GRAF MICHAEL ALEXANDER



S-O-S THETIS

FRANZ MÜLLER VERLAG DRESDEN

Das englische Riesen-U-Boot „Thetis“ kam nach seinem ersten Tauchversuch auf seiner Jungfernfahrt in der Bucht von Liverpool nicht wieder an die Oberfläche. Von der Besatzung wurden 4 Mann gerettet, während 99 ein furchtbares Ende fanden.

Graf Michael Alexander berichtet auf Grund eigenen Erlebens, englischer Pressenotizen und amtlicher Protokolle klar und sachlich von dieser Katastrophe und weist eindeutig nach, daß die jüdisch-plutokratische Clique diese 99 Menschenleben auf dem Gewissen hat. Wären nicht die Rettungsarbeiten ausgesetzt worden, um erst einmal die gesunkene „Thetis“ zu versichern, hätten alle 103 Personen gerettet werden können. Die maßgeblichen Kreise in England aber opferten gewissenlos das Leben einer hundertköpfigen Schiffsbesatzung, um ihre Dividenden nicht zu gefährden. Dieser lebendig und ergreifend geschriebene Tatsachenbericht ist eine einzige schwere Anklage gegen die englische Plutokratie und wird dem eine Lehre sein, der immer noch an eine englische Gerechtigkeit und Humanität glaubt.

FRANZ MÜLLER VERLAG
DRESDEN

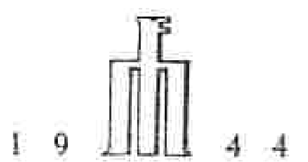
S O S — „T H E T I S“

Buch Nr. 2
erworben 1945 im Juni
in der Bibliothek der
Marine Betreuung Burg
a/Fehmarn. Das Buch war
von den Engländern der
Vernichtung bestimmt.

GRAF MICHAEL ALEXANDER

SOS – „THETIS“

36 Stunden zwischen Börse und Tod



FRANZ MÜLLER VERLAG DRESDEN

HERGESTELLT IM FÜNFTEN KRIEGSJAHR

Printed in Germany

Druck und Buchbinderarbeit: Großdruckerei Franz Mailer, Dresden A 1

Bildernachweis:

Scherl Bilderdienst (3), Weltbild GmbH, (6), Ausland-Fotos (17),

Buchumschlag: Martin Claus. Dresden

Verlags-Nr. 1085

INHALTSVERZEICHNIS

Eine alarmierende Nachricht *9*

Ein Wrack wird versichert *21*

Kein Anlaß zu SOS *29*

Statt 30 nur noch 18 Stunden Zeit *42*

Eine neue Schreckensnachricht *50*

Tumult auf dem Werftgelände *56*

Ein unfaßbares Verbrechen *66*

5000 Pfund für einen Tauchretter *78*

Rettung in letzter Minute? *84*

Zu spät! *90*

Vor den Richtern *99*

Ein Nachwort *113*

Der warme, vertraute Dunst des Pferdestalles schlug mir entgegen, als ich am frühen Nachmittag jenes ereignisreichen 1. Juni 1939 — wenige Monate vor Kriegsausbruch — die Hyde-Park-Ställe in London betrat.

Der Betrieb war im vollen Gange. Stallknechte sattelten die Pferde zum Ausreiten, und überall standen Gruppen von Reitern und Reiterinnen, die der herrliche Sonnenschein in besonders großer Zahl angelockt hatte.

Vor einer Box dicht am Eingang stand ein alter englischer Studienfreund von mir aus Oxford, mit dem ich vor Jahren für die Ausscheidungsregatten Oxford gegen Cambridge im gleichen Achter trainiert hatte. Heute grüßte er mich frostig und so, als ob er mich kaum je in seinem Leben gesehen hätte. Für einen Deutschen war es damals im Sommer 1939 nicht leicht in England, und als ich den Mittelgang des Tattersalls hinunterging, war es wie ein Spießrutenlaufen: überall traf ich bekannte Gesichter, aber teils wandte man sich ab und machte sich an den Pferden zu schaffen, teils grüßte man mich nur verstohlen mit einem Augenzwinkern.

Nur einer winkte mir lebhaft schon von weitem zu und kam mir sichtlich erfreut entgegen: der weißhaarige Stallmeister, ein Mann, der mich offenbar besonders in sein Herz geschlossen hatte und mir immer die besten Pferde gab.

„Wo waren Sie denn so lange?“ rief er schon von weitem. „Wir dachten alle, Sie seien schon nach Deutschland zurückgefahren. Gibt es denn trotz des Boykotts deutscher Waren hier in London noch immer etwas zu verdienen?“

„Geschäfte kann man natürlich nicht mehr machen, aber wenn ich trotzdem noch geblieben bin, so nur, um ein Buch über England vorzubereiten, das dann in Deutschland erscheinen wird“.

„Nicht schlecht — ich nehme an, daß solch ein Buch in wenigen Wochen aktuell sein wird. Geben Sie mir das Manuskript zu lesen, ehe Sie abreisen, vielleicht kann ich Ihnen noch einen Beitrag stiften“, sagte er lachend.

Wir waren an die Box gekommen, in der die Stute „Margaret-Rose“ stand, die sich jetzt mit klugen Augen nach uns umdrehte, als wir den Riegel der Tür zurückschoben.

„Sie ist heute sehr nervös“, sagte der alte Stallmeister und klopfte ihr beruhigend den Hals. „Ich weiß nicht, was heute eigentlich los ist, aber irgend etwas liegt in der Luft. Übrigens — wissen Sie schon, welchen prominenten neuen Kunden ich bekommen habe?“

Er war sichtlich stolz. Es mußte schon ein Mann von sehr bekanntem Namen sein, denn die meisten Pferdebesitzer Londons gaben ihre Reitpferde hier in Pflege.

„Vermutlich ein Minister — oder eine Börsengröße?“ fragte ich.

„Beides: kein Geringerer als Sir John Andersen, der Verteidigungsminister und gleichzeitige Aufsichtsratsvorsitzende der ICI.“ (ICI. ist der gewaltige Chemiekonzern Englands.)

„Donnerwetter“, sagte ich anerkennend, „wie kam denn das zustande?“

„Durch Vermittlung von Lord Hailsham, der ja seit Jahren mein Kunde ist und mich empfohlen hat. Die beiden — Sir John und Lord Hailsham — sitzen zusammen im Aufsichtsrat von Cammell-Laird, der Riesenwerft in Birkenhead. Sir John war mit seinem Stallburschen nicht zufrieden. Sie hätten mal sehen sollen, in welchem heruntergekommenen Zustand die Pferde des Ministers bei mir ankamen — aber heute sehen sie schon weit besser aus. — Übrigens, Sie werden sich gleich selbst überzeugen können: Sir John ist mit seiner Tochter Mary draußen auf ‚Rotten row’...“ (Rotten row ist die bekannte Reitbahn im Hyde-Park, auf der sich die oberen Tausend ein Stelldichein zu geben pflegen — ein Gegenstück zu den Frühspaziergängen der Minister im St.-James-Park;)

„Sie dürfen mit mir nicht so lange reden“, unterbrach ich ihn, „Ihre anderen Kunden könnten Ihnen das übelnehmen — sie sehen schon ärgerlich zu uns herüber.“ Ich grüßte und ritt davon. Die Hufe meiner Stute klapperten über den Asphalt der Autostraße, die parallel zum Gitter des Hyde-Parks entlangläuft; der Verkehrspolizist, der früher stets freundlich gegrüßt und mir den Weg freigehalten hatte, sah heute geflissentlich beiseite. Gleich würde ich also Sir John Andersen wiedersehen, den ich seit zehn Jahren nicht mehr gesehen hatte. Damals kam er zu

uns nach Oxford als „Alter Herr“ und galt als der kommende Mann dank seiner brutalen Rücksichtslosigkeit, mit der er seinen Weg bisher gemacht hatte. Er war aus dem Versicherungswesen hervorgegangen und war dann Staatssekretär im Innenministerium geworden.

Ich hatte in Gedanken versunken die „Rotten row“ erreicht, die heute besonders belebt war. Ein buntes Bild boten diese Reiter und Reiterinnen unter den hohen, grünen Bäumen des Parks, auf denen der strahlende Sonnenschein lag. Am Rande standen hinter dem Geländer die Zuschauer; sie kritisierten sachverständig jeden Vorüberreitenden.

Da waren sie ja auch, der Verteidigungsminister und seine Tochter Mary. Sie kamen mir gerade entgegen, er mit einem weichen Hut und trotz der sommerlichen Hitze einem Schal um den Hals, schon recht alt aussehend; sie im schwarzen Reitdreß mit hellen Beinkleidern. Ich hatte das Mädchen gelegentlich bei Bekannten kennengelernt und beobachtete jetzt, wie sie zu ihrem Vater eine Bemerkung über mich machte. Er musterte mich interessiert, als ich grüßend vorbeiritt, während sie meinen Gruß ebenso kühl erwiderte wie alle die anderen auf „Rotten row“ und im Tattersall.

EINE ALARMIERENDE NACHRICHT

Plötzlich tauchte am Ende des Reitweges unser Stallmeister auf; im gestreckten Galopp kam er näher. Alle Reiter waren auf das ungewohnte Bild aufmerksam geworden, den Stallmeister im Caracho mit verhängten Zügeln heran jagen zu sehen; es war wohl jedem klar, daß er eine ganz besonders wichtige Alarmnachricht zu überbringen hatte.

Unmittelbar vor Sir John parierte er sein Pferd. Aufgeregt sprach er auf den Minister ein, während alle anderen Reiter interessiert zu der Gruppe hinüberstarrten. Dann wendete der Minister sein Pferd und ritt, gefolgt von seiner Tochter und dem Stallmeister, in scharfem Trab zum Tattersall zurück.

Der außergewöhnliche Vorfall hatte allgemeines Aufsehen erregt, und alle sahen dem Minister nach, wie er jetzt im Schritt die Asphaltstraße überquerte, die der Polizeibeamte für ihn freihielt.

Ich warf einen Blick auf meine Armbanduhr: Es war 3 Uhr nachmittags. Irgend etwas Sensationelles mußte geschehen sein, sonst hätte sich kein englischer Minister von der „Rotten row" wegholen lassen.

Die Luft dieser Junitage des Jahres 1939 war voller politischer Spannungen, alle Welt sprach von Krieg, die englischen Zeitungen waren voll davon — ob es nun so weit war?

Ich war unruhig geworden und ritt zum Tattersall zurück. Eine Gruppe von aufgeregt durcheinandersprechenden Reitern stand bereits dort und sah zur Tür des Büros der Reitställe.

Gerade als ich vorbeikam, wurde die Tür von innen aufgerissen; der Stallmeister stürzte heraus, sofort von allen umringt, die ihn mit Fragen bestürmten.

„Ich darf nichts sagen, meine Herrschaften. Es ist mir streng zur Pflicht gemacht worden, nichts zu sagen", beteuerte er immer wieder.

„Nun reden Sie doch schon um Gottes willen, ist der Krieg erklärt worden, oder was ist sonst los?" rief alles durcheinander, aber er verweigerte jede Auskunft. Ich ritt weiter und bekümmerte mich um mein Pferd. Plötzlich hörte ich aus der

Box heraus, wie ein Mann vorbeilief, der aufgeregt zu einem anderen sagte:

„Eben habe ich erfahren, was geschehen ist: *Das Unterseeboot ‚Thetis' ist untergegangen und gibt SOS.* — Lord Hailsham von der Werft Cammell-Laird hatte Sir John Anderson an den Apparat holen lassen!"

Eine weibliche Stimme flüsterte: „Das ist eine furchtbare Katastrophe für unsere Flotte." Dann entfernten sich eilige Schritte.

Das U-Boot „Thetis" untergegangen, dachte ich. Das war doch eines von den Riesenunterseebooten, von denen die Werft Cammell-Laird eine ganze Serie gleichzeitig auf Kiel gelegt hatte. Irgend so etwas hatte kürzlich in den englischen Zeitungen gestanden, und erst gestern hatten die Blätter gemeldet, die „Thetis" sei nach dreijähriger Bauzeit fertiggestellt, ein Wunderwerk der Technik...

Ich verließ den Tattersall und ging zu meinem Wagen. Wenn das U-Boot SOS gab, dann mußten sich ja jetzt dramatische Ereignisse in Birkenhead abspielen. Plötzlich faßte ich einen kurzen Entschluß: In London versäumte ich doch nichts, aber in Birkenhead mußte es für einen Journalisten jetzt etwas zu sehen und zu hören geben, und offensichtlich war ich einer der ersten, der von der Schiffskatastrophe erfuhr — also auf nach Birkenhead zur Werft Cammell-Laird...

Auf dem Bahnsteig sah ich zu meiner Überraschung Mary Anderson, die Tochter des Verteidigungsministers, in lebhaftem Gespräch mit einer Freundin, von der sie sich anscheinend verabschiedete. Diese Freundin kam mir irgendwie bekannt vor, ich mußte sie bei einer Cocktail Party mal kennengelernt haben. Eine äußerst elegante, schlanke junge Dame. Richtig, jetzt fiel mir auch der Name ein: Miß Madge Earp. Die beiden sahen mich nicht in ihrem eifrigen Gespräch, ich setzte mich gleich in den Speisewagen und nahm mir eine Zeitung zur Hand.

Als der Zug sich gerade in Bewegung gesetzt hatte, tat sich die Tür zum Speisewagen auf, und Madge Earp erschien, sichtlich erstaunt, mich hier zu treffen. Auf meine Aufforderung setzte sie sich zu mir an meinen Tisch. Plötzlich fiel mir ein, daß

Miß Madge ja etwas mit Journalismus zu tun hatte; sie arbeitete für irgendeine Londoner Zeitung.

„Sie fahren auch nach Birkenhead?“ klopfte ich auf den Busch.

„Ja...“, sagte sie erstaunt, „woher wissen Sie denn das?“

„Nun, ich sah Sie auf dem Bahnsteig mit Ihrer Freundin Mary Anderson, die Ihnen doch offenbar den Tip ‚Thetis-Untergang — Cammell-Laird!’ gegeben hat.“

„Gott sei Dank, daß Sie schon Bescheid wissen, dann kann ich mich ja mit Ihnen aussprechen. Ich dachte schon, ich müßte die ganze Fahrt über meine Neuigkeit für mich behalten. Wo haben Sie es denn her?“

„Journalistengeheimnis — die Hauptsache ist, daß ich es weiß...“, antwortete ich ein wenig geheimnisvoll.

„Na — ist ja auch egal, woher Sie es haben. Also denken Sie sich, vorhin ruft mich furchtbar aufgeregt meine Freundin Mary Anderson an und sagt am Telephon, sie hätte eine Sensation für mich und meine Zeitung. Ich solle sofort zu ihr kommen und mich für eine Reise nach Birkenhead vorbereiten. Ich fuhr sogleich in das Andersonsche Palais, und sie brachte mich dann in dem großen Rolls Royce ihres Vaters zum Bahnhof — sehr schick, mit Diener und Chauffeur vorn, und die Verkehrspolizisten haben uns mehrfach bei rotem Licht die Fahrt freigegeben, weil sie den Ministerwagen kannten... Unterwegs hat Mary mir dann alles erzählt...“

„Und was hat sie Ihnen im einzelnen erzählt?“

„Nun, hauptsächlich die Sache mit der Versicherung: Das U-Boot war doch nicht versichert, und Sir John will es jetzt noch schnell nachträglich versichern“, sagte sie.

„Was denn — nachdem die Katastrophe bereits eingetreten ist, kann man doch eine Versicherung nicht mehr abschließen?“ fragte ich erstaunt.

„Sir John ist gerade dabei, mit jemand darüber zu verhandeln. Mary sagt, wenn die Börse erfährt, daß wahrscheinlich die ‚Thetis’ verloren und unversichert ist, dann gibt es einen Kurseinbruch in Cammell-Laird-Aktien, wie er noch nicht da war. Das Boot hatte 350000 Pfund gekostet, ungerechnet die Bewaffnung, die noch weitere 75000 Pfund kostete. Der Jahresgewinn von Cammell-Laird betrug 1938 wenig über

350000 Pfund; das bedeutet, daß in diesem Jahr keine Dividende ausgezahlt werden kann, wenn der Gewinn in Gestalt der ‚Thetis' auf dem Meeresgrunde liegt. Deswegen will Sir John noch schnell versichern, ehe die Börse von der Katastrophe erfährt..."

„Aber welche vernünftige Versicherung wird bereit sein, jetzt noch das Boot zu versichern? Man kann doch ein bereits abgebranntes Haus nicht mehr gegen Feuer versichern!"

„Doch, die verkohlten Ziegel kann man noch versichern, natürlich nicht zum Neuwert, sondern eben als verkohlte Ziegel, z. B. gegen das Risiko, daß sie von der Brandstelle gestohlen werden. Ebenso kann man das Wrack der ‚Thetis' als Wrack versichern, etwa zu 10 oder 20 v. H. des Neuwertes."

„Und was soll diese nachträgliche Versicherung des Wracks für einen Sinn haben?" wollte ich wissen.

„Damit es keine Börsenkatastrophe gibt. Man macht in der Presse und im Rundfunk zugleich mit der Katastrophe bekannt, daß das Boot versichert war. Wie hoch, ob als Wrack oder als Neuwert, das braucht man ja nicht zu sagen."

„Also ist die ganze Versicherung gar nicht ernstlich ein Schutz gegen ein Risiko, sondern nur ein Börsenmanöver?"

„Wenn Sie so wollen, ja... und bis die Versicherung nicht unterschrieben ist, darf auf ausdrückliche Anordnung von Sir John auch nicht SOS an die Flotte gegeben werden", sagte sie.

„Kann denn die Werft die Rettungsmaßnahmen allein durchführen... ich meine, hat sie das erforderliche Rettungsgerät, Hebeschiffe, Lufttanks oder was sonst noch dazugehört?" fragte ich nun schon mehr als erstaunt.

„Nein... die Rettungsmaßnahmen werden ausgesetzt, bis der Versicherungsvertrag unterschrieben ist. Das dauert ja wohl nur ein, zwei Stunden. Außerdem tritt heute nachmittag um 5 Uhr eine Kommission zusammen, die über eine amerikanische Anleihe der Werft verhandelt. Ich glaube, die Bank von Morgan ist die Geldgeberin. Es trifft sich sehr schlecht, daß gerade heute die Katastrophe stattfinden mußte. Aber solange die beiden Unterschriften heute nachmittag nicht geleistet sind, bleiben die Rettungsmaßnahmen ausgesetzt."

„Das ist doch wohl nicht Ihr Ernst?“ fragte ich nun wirklich verblüfft. „Warum gibt die Werft denn nicht sofort SOS an die Admiralität und an die Flotte, damit keine Minute verloren wird?“

„Weil Sir John sagt, daß die Katastrophe dann nicht mehr geheimgehalten werden kann, und dann haben wir morgen einen riesigen Börsenkrach, in den sämtliche Rüstungsaktien mit hineingezogen werden...“

„Und so lange müssen die armen Teufel da unten hilflos auf dem Meeresgrunde liegen und werden aufs schändlichste im Stich gelassen...?“

„Das dürfen Sie wohl nicht so kraß sagen“, unterbrach sie mich. „Die Rettungsaktionen sind doch nur um ein paar Stunden zurückgestellt, bis die Unterschriften vorliegen. Sowie beide Verträge unterzeichnet sind, wird amtlich die Katastrophe bekanntgegeben und zugleich mit einem Satz die Öffentlichkeit, d. h. die Aktionäre, darüber beruhigt, daß die ‚Thetis’ versichert ist, und im selben Augenblick wird die Flotte durch SOS alarmiert.“

„Wie lange reicht denn der Luftvorrat an Bord:“

„Es sind etwa 80 Mann an Bord, also hat man ausgerechnet, daß Luft bis zum Samstag früh um 2 Uhr vorhanden ist“, antwortete sie, wobei sie in den Notizen blätterte, die sie sich für ihren Zeitungsaufsatz gemacht hatte.

„Wenn also bis Samstag um 2 Uhr die jetzt ‚zurückgestellten’ Rettungsmaßnahmen keinen Erfolg haben, dann müssen die Seeleute umkommen. 36 Stunden stehen für die Rettung zur Verfügung. Es könnte ja sein, daß etwas Unvorhergesehenes eintritt. Vielleicht fehlen nachher diese Stunden, die man jetzt vergeudet... die Seeleute haben gefälligst zu warten, die Börse geht vor. Empfinden Sie denn nicht, wie empörend, ja, wie verbrecherisch das ist?“

Sie schwieg bedrückt. Endlich sagte sie: „Sir John weiß schon, was er will. Er gilt in der City als unerhört energisch. Er wird seinen Plan durchsetzen, das Wrack der ‚Thetis’, so wie es da unten liegt, heute nachmittag noch mit 20 v. H. seines Neuwertes schnell zu versichern, damit man der Öffentlichkeit mitteilen kann, die ‚Thetis’ sei versichert; dann beginnen die Rettungsaktionen und es wird SOS gegeben... Wissen Sie

übrigens, daß in Birkenhead eine ganze Reihe von führenden Leuten der Werft und auch von Vickers-Armstrong. vermißt wird? Von einigen weiß man, daß sie an Bord der ‚Thetis' sind, aber die genaue Liste der Gäste an Bord kann man noch nicht angeben."

Wir schwiegen eine Weile, während der Zug durch die sonnenüberflutete Landschaft eilte. Ich malte nach alter Gewohnheit auf der Zeitung, die vor mir auf dem Tisch lag. Madge Earp deutete darauf und fragte:

„Was bedeutet denn die 36 hier, und was die 10 und die 2 mit dem Kreuz dahinter?''

Ich hatte ganz in Gedanken auf den Zeitungsrand geschrieben — plötzlich kam mir die Idee: „Ich schlage vor, daß wir beide ein Tagebuch führen, ein Tagebuch der nächsten 36 Stunden, eingeteilt nach halben Stunden. Sehen Sie, hier die 2 mit dem Kreuz dahinter ist die Stunde am Samstag in aller Frühe, wenn an Bord die Männer den letzten Atemzug tun werden, falls man sie bis dahin nicht rettet.

Diese ‚2' ist der drohende Abschluß, bis zu dem hin sich — wie ich kommen sehe — die Vorgänge dramatisch steigern werden. 36 Stunden reicht die Luft, etwa zehn Stunden werden davon vergeudet, bleiben 26 Stunden für die Rettungsaktion."

Ich nahm einen anderen Bogen Papier zur Hand — und lege ihn hier als „Tagebuch" vor, wesentlich ergänzt durch den Bericht der amtlichen Untersuchungskommission, die später unter dem Vorsitz von Mr. Justice Bucknill mit drei technischen Beisitzern die Schuldfrage an Hand der beeidigten Zeugenaussagen und der amtlichen Urkunden geklärt hat; dieser Bericht kam zu einem wahrhaft vernichtenden Urteil über die Schuldigen. Schon die Einleitung dieses amtlichen Berichtes versetzt uns in die eigenartige Atmosphäre Englands und seiner zopfigen Rechtspflege. Sie lautet: „Ich, Alfred Townsend Bucknill, Angehöriger des Adels, einer von Seiner Majestät Richtern des Obersten Gerichtshofes, der ich ordnungsgemäß ernannt worden bin von Seiner Königlichen Hoheit, dem Herzog von Gloucester, und Seiner Königlichen Hoheit, dem Herzog von Kent, im Auftrag Seiner Majestät und nach Maßgabe des Regentschaftsgesetzes von 1937 und in

Ausführung einer Entschließung beider Häuser des Parlaments, wonach ein Ausschuß zu bilden ist zur Untersuchung einer bestimmten Angelegenheit von dringendem öffentlichen Interesse, nämlich zu erforschen und zu berichten alle Umstände, die mit dem Verlust Seiner Majestät U-Boot ‚Thetis' zusammenhängen, und die darauffolgenden Versuche, das Leben der im Schiff Eingeschlossenen zu retten, erstatte pflichtgemäß den folgenden Bericht auf Grund meiner Ernennung."

Er stellt dann weiter fest, daß dem Untersuchungsausschuß als technische Beisitzer Captain George Cunningham Paton Menzies, R. N., angehört habe, ferner Captain Archibald Hamilton Ryley, „an Elder Brother of Trinity House" und der Professor für Schiffsbaukunde an der Universität Liverpool, Thomas Bertrand Abell.

Ergänzt wurde mein hiermit vorgelegtes Tagebuch fernerhin durch später erschienene Zeitungsaufsätze aus der „Times" und aus der „Daily Mail", und ergänzt wurde es nicht zuletzt durch die Berichte, die ich später von Madge Earp bekam und die aus keiner geringeren Quelle stammten als von Miß Anderson, der Tochter des damaligen Verteidigungsministers, der ja wissen mußte, was geschehen war.

Donnerstag, den 1. Juni 1939

14:00

Das englische Riesen-Unterseeboot „Thetis", das um 10 Uhr vormittags von Birkenhead und der Werft von Cammell-Laird, wo es gebaut wurde, zu seiner Jungfernfahrt ausgelaufen war, war soeben zum erstenmal getaucht. Ein Schleppdampfer begleitete das Boot; zwischen der „Thetis" und dem Schlepper waren Kurs und Geschwindigkeit während des Tauchens festgelegt worden, damit im Notfall der Schlepper durch eine heraufgelassene Boje benachrichtigt werden konnte. Die „Thetis" war von der Admiralität noch nicht abgenommen worden. Hohe Offiziere und leitende Werftbeamte waren an

Bord gegangen, aber man kannte ihre Zahl nicht genau. Die Besatzung bestand aus 48 Mann und 5 Offizieren unter dem Kommando des jungen Lieutenant-Commander Bolus.

Alle an Bord waren der Meinung, daß U-Boots eine geniale Erfindung und heute sehr sicher seien, aber daß dieses Riesen-Unterseeboot eine glatte Fehlkonstruktion wäre. Die Besatzung der „Thetis“ war in den letzten Monaten beim Bau zugegen gewesen, um mit der komplizierten Apparatur vertraut zu werden. Dabei kam sie mit den Werftarbeitern in Berührung; sie sah Dinge, die das Licht scheuten, die aber später durch die Kommission doch ans Licht gebracht wurden. Nein — kein Mann der 53köpfigen Besatzung war froh, als nun endlich das Boot mit erheblicher Verzögerung fertig war. Es war ja schon im Jahre 1936 auf Kiel gelegt worden, wurde am 29. Juni 1938 vom Stapel gelassen, und nun erst, am 1. Juni 1939, konnte die Jungfernfahrt erfolgen. So lange hatte der Bau des Riesenbootes gedauert, drei volle Jahre; obwohl es nun endlich so weit war, herrschte Mißstimmung und Mißtrauen an Bord. Kurz vor 14 Uhr war die „Thetis“ vor den Augen des Schleppers in den nur leicht gekräuselten Wellen der Liverpool-Bai bei schönstem Wetter und strahlendem Sonnenschein untergetaucht.

14:30

Der begleitende Schlepper fuhr mit der vorher vereinbarten Geschwindigkeit auf dem festgelegten Kurs. Der Erste Offizier auf der Brücke und zwei Angestellte von Cammell-Laird suchten mit den Gläsern unaufhörlich, aber vergebens, die ruhige See ab.

Plötzlich packte der Erste Offizier den Kapitän am Arm und rief aufgeregt:

„Dort... sehen Sie, Käptn... drüben die Notboje!“

„Da haben wir die Schweinerei“, brummte der Kapitän, „wir haben es doch kommen sehen...!“

Der Schlepper lief mit voller Fahrt auf die Boje zu, die an Bord genommen wurde. Der Wortlaut der Meldung, die ihr entnommen wurde, war eindeutig:

> *„Wassereinbruch im Vorschiff. Das Boot ist außerstande, aus eigener Kraft wieder aufzutauchen. Pumpen versagen, alle Apparate in höchst mangelhaftem Zustand.*
>
> *Der Fernsprecher der Rettungsboje ist noch nicht montiert. Geben Sie sofort SOS an die Admiralität und an die Werft.*
>
> *Commander of the 5th submarine flotilla.*
>
> *gez. Oram,*
>
> *gez. Bolus, Lieutenant-Commander."*

Der Vertreter von Cammell-Laird an Bord des Begleitschleppers vermißte die Unterschrift eines der Herren der Werft, die ja ebenfalls unten eingeschlossen waren. Er folgerte daraus nicht zu Unrecht, daß es nach Aufdeckung der Tatsache, in welchem technisch mangelhaften Zustand sich das Boot befand, dort unten zu einem Zusammenstoß zwischen den Marineoffizieren und den verantwortlichen Angestellten der Werft gekommen war, denn die Spannungen waren ja schon vorher sehr stark gewesen. Die Werft hatte stets behauptet, daß die „Thetis" nun endlich ihre Jungfernfahrt antreten könne, während die Marineoffiziere immer wieder die Arbeiten der Werft bemängelt hatten. Nun hatten sie doch recht behalten, und das Unheil, das vorausschauende Männer schon längst hatten kommen sehen, nahm seinen unaufhaltsamen Lauf.

Der um seinen Posten besorgte Mann auf dem Begleitschlepper wollte es mit seinen Vorgesetzten nicht verderben; er glaubte, besonders klug zu handeln, wenn er zunächst nur die Werft verständigte. Mochte der Generaldirektor entscheiden, was zu geschehen hatte! Schließlich, so beruhigte er sein Gewissen, hatte er von den Marineoffizieren überhaupt keine Befehle entgegenzunehmen, sondern nur von seinen Direktoren, und ein solcher Befehl lag ihm nicht vor.

So kam es, daß der Begleitschlepper die SOS-Meldung unter der Chiffre, deren sich die Werft stets zu bedienen pflegte, nur an den Generaldirektor Johnson weitergab.

15:00

Generaldirektor Johnson von Cammell-Laird ließ, wie wir zu Beginn dieses Tatsachenberichtes geschildert haben, den Verteidigungsminister Sir John Anderson von der „Rotten row" holen, um ihm fernmündlich die Schreckensnachricht mitzuteilen und gleichzeitig darauf hinzuweisen, daß — falls die Katastrophe zu früh bekannt werde — eine auf diesen Nachmittag auf 17 Uhr festgesetzte Kreditverhandlung mit den Amerikanern selbstverständlich scheitern werde, und daß überdies die „Thetis" auf ihren Versuchsfahrten nicht versichert gewesen sei.

Sir John befahl, den SOS-Ruf erst nach dem Abschluß des Anleihevertrags weiterzugeben und erst, sobald eine nachträgliche Versicherung der „Thetis" zustande gekommen sei.

Nunmehr begann sich ein Drama abzuspielen, wie es nur in einem Lande möglich ist: in England. Ich habe mit vielen hohen Offizieren der deutschen Marine über den Fall „Thetis" gesprochen. Alle waren erstaunt über den jammervollen technischen Zustand der englischen U-Boote, bei denen jegliche Sicherheitsmaßnahmen fehlten, und empört über die Behandlung, die dem einfachen Matrosen in der englischen Marine zuteil wurde.

15:30

Um diese Stunde sah die Besatzung des Begleitschleppers plötzlich eine neue Boje auftauchen. Sie brachte eine niederschmetternde Botschaft aus der Tiefe:

„Drei Mann sind bei dem Versuch, mit den Davies-Tauchapparaten an die Oberfläche zu kommen, ertrunken, da alle Apparate bis auf vier infolge Fehlens der Nasenstücke unbrauchbar sind. Als die Leichen aus der Rauchkammer geborgen wurden, entstand im Boot eine Panik. — Tiefe beträgt hier 132 Fuß. Der Unterwasserschallapparat funktioniert nicht. Der Bugraum und der Torpedolagerraum sind voll Wasser. Gebt SOS. Wir brauchen Preßluft und Taucher. Achtet auf Leute, die, durch die achtere Tauchkammer auftauchen.

Wir brauchen Luftschläuche, einen Hochdruckpreßluftapparat und starkes Lecksegel.

Gebt dringendst SOS-Rufe an alle!

gez. Oram. gez. Bolus."

Auch auf dieser Meldung vermißte der Angestellte von Cammell-Laird die Unterschrift seiner Werftvorgesetzten. Vielleicht hätte er den Notruf jetzt doch der Admiralität weitergegeben, wenn nicht inzwischen von der Werft ein Befehl eingegangen wäre, der ihm eindeutig verbot, an die Admiralität zu telegraphieren; ja, dieser Befehl machte es dem Angestellten sogar zur Pflicht, Anfragen, die etwa von „dritter Seite" nach dem Verbleib des U-Bootes einlaufen sollten, ausweichend zu beantworten. (Diese „dritte Seite" konnte natürlich nur die Admiralität sein, von der sich ja hohe Offiziere an Bord der „Thetis" befanden.)

Der Schlepper gab also die neue Alarmmeldung, wonach nur vier brauchbare Davies-Tauchapparate vorhanden und bereits drei Mann im Boot ertrunken wären, wieder chiffriert nur an die Werftleitung in Birkenhead, die daraufhin den Verteidigungsminister Sir John Anderson in London sowie den Vertreter der Werftinteressen im Unterhaus, den früheren Marineminister L. S. Amery, anrief. Außerdem wurde Lord Rankeillour alarmiert, der im Aufsichtsrat von Cammell-Laird saß. Alle wurden aufgefordert, die Unterschrift der Amerikaner beschleunigt herbeizuführen, weil an Bord des untergegangenen U-Bootes eine Panik ausgebrochen sei und es an Davies-Tauchapparaten für die Mannschaften fehle. Der

Luftvorrat in der „Thetis“ reiche nur bis zum Samstag früh um 2 Uhr.

Diese Davies-Tauchapparate sind nach demselben System gebaut wie die bei der deutschen Marine verwendeten sog. ‚Tauchretter’: ein flacher Gummisack, den der Mann vor der Brust trägt und in dem etwa eineinhalbmal so viel Luft enthalten ist, wie ein Mann zum einmaligen Atemholen braucht, ist durch einen Schlauch mit dem Munde verbunden. In den Schlauch wird auch wieder ausgeatmet. Die verbrauchte Luft geht durch eine Kalipatrone, die ihren Stickstoffgehalt bindet, in den Gummisack zurück. So kann man die Luft im Gummisack zehn- bis fünfzehnmal ein- und ausatmen, weil sie immer wieder durch die Kalipatrone von Kohlensäure befreit wird.

Nach dem zehnten bis fünfzehnten Atemzug setzt man dieser Luft etwas Sauerstoff zu, der in einer kleinen Stahlflasche im Gummisack mitgeführt wird. Das erfolgt durch Öffnen eines kleinen Hahnes an der Stahlflasche. Nun genügt es aber nicht, den Luftschlauch einfach in den Mund zu nehmen, sondern man muß gleichzeitig eine Nasenklemme aufsetzen, die das Eindringen des unter hohem Druck stehenden Wassers durch die Nasenlöcher in die Mundhöhle verhindert. Ohne diese Klemme muß man ertrinken, denn da die „Thetis“ 132 Fuß, d. h. etwa 40 Meter tief lag, drang das Wasser mit sehr erheblichem Druck durch die Nasenlöcher ein. Während bei der deutschen Marine natürlich für jeden Mann der Besatzung eines U-Bootes je ein Tauchretter an Bord ist, waren bei der „Thetis“ nicht annähernd genug Tauchapparate vorhanden; bei den meisten fehlten aus Unordnung noch die Nasenklemmen, und nur vier waren gebrauchsfertig. Als drei Mann versuchten, mit den Apparaten ohne Nasenklemme in die Tauchkammer der „Thetis“ zu steigen, ertranken sie, noch ehe sie das Boot verlassen hatten; sie wurden als Leichen aus der Tauchkammer wieder in das Boot geholt.

Dadurch entstand eine Panik, von der die zweite SOS-Meldung berichtete.

EIN WRACK WIRD VERSICHERT

In London

16:00

Diese zweite SOS-Meldung der „Thetis“ veranlaßte Sir John Anderson, die Verhandlung mit den Versicherungsgesellschaften noch wesentlich mehr zu beschleunigen. Sir John tat das, was er in schwierigen Lagen stets zu tun pflegte: er setzte sich mit seinem Freund, dem Juden Henry Mond, zusammen, der heute den Titel eines zweiten Baron Melchett of Langford führt; ein Mann im Anfang der Vierziger, der von seinem Vater ein riesiges Vermögen geerbt hatte. Zu diesem Vermögen gehörte ein gewaltiges Aktienpaket der ICI., dem britischen Chemie- und Rüstungskonzern, sowie der Barclays Bank und besonders der Industrial Finance and Investment Corporation Ltd.

Diesen Mann informierte der Verteidigungsminister mit wenigen Worten über die Katastrophe der „Thetis“; er betonte, daß sie nicht versichert wäre. „Ich dachte mir schon, daß Sie mich deswegen kommen ließen, Sir John“, sagte Baron Melchett und öffnete eine Mappe, der er ein Aktenstück entnahm. „Ihre Andeutungen am Fernsprecher waren ja hinreichend deutlich, um von mir verstanden zu werden, und ich habe sofort meinen Versicherungsdirektor kommen lassen. Wissen Sie eigentlich, Sir John, daß meiner Versicherungsgesellschaft bereits der Antrag von Cammell-Laird, die ‚Thetis’ zu versichern, vorgelegen hat und daß wir ihn zurückgewiesen haben?“

Der Minister verneinte.

„Ich ahnte bis vor ein paar Minuten auch nichts von diesen Verhandlungen, denn schließlich kann ich mich nicht um jedes einzelne Geschäft kümmern, aber jetzt sehe ich hier aus den Akten, daß wir abgelehnt haben, das Risiko zu übernehmen. Es liegen Gutachten bei den Akten, wonach die ganze sogenannte ‚O-Klasse’, die Riesen-Unterseeboote, zu denen die ‚Thetis’ ja auch gehört, eine glatte Fehlkonstruktion ist. Im Kriegsfalle

werden Sie an diesen schwerfälligen, wenig wendigen Dingern wenig Freude haben.“

„Das sind spätere Sorgen“, wandte Sir John ein. „Im Augenblick kommt es darauf an, daß wir der Öffentlichkeit zugleich mit der Katastrophe melden können, daß die ‚Thetis’ versichert ist.“

„Aber Sie können doch ein Schiff, das bereits untergegangen ist, nicht mehr versichern!“

„Natürlich nicht zum vollen Wert, wohl aber Zu einem Bruchteil seines Neuwertes. Verstehen Sie mich doch: Das Boot ist ja doch noch vorhanden, es liegt ja irgendwo auf dem Meeresgrund und kann gehoben werden. Ich stelle mir eine Versicherung von 20 v. H. des Neuwertes vor“, wandte der Minister hartnäckig ein.

„Bisher war es seit Jahrhunderten bei Lloyds Sitte, daß die Totenglocke angeschlagen wurde, wenn ein versichertes Schiff untergegangen war — aber daß diese Totenglocke erschallen muß, noch ehe das Schiff überhaupt versichert ist, das ist überhaupt noch nicht dagewesen. Niemals werde ich für dies Geschäft bei Lloyds eine Rückversicherung bekommen“, entgegnete Baron Melchett. Sir John aber, der ihn seit Jahren kannte, hörte sofort heraus, daß er trotz seiner ablehnenden Worte im Grunde bereit war, auf das Geschäft einzugehen.

„Also sagen Sie mir, wie hoch die Prämie sein muß, wenn Sie das Boot mit 20 v. H. seines Neuwertes als Wrack, so wie es auf dem Meeresgrunde liegt, versichern?“ fragte er.

„Der Neuwert beträgt 350000 Pfund“, kalkulierte Baron Melchett laut, „davon 20 v. H., das sind 70000 Pfund — wenn die Prämie auch 70000 Pfund beträgt, dann kann mir nichts passieren, mein Risiko ist Null, und Sie können der Börse mitteilen, daß die ‚Thetis’ versichert war.“ Er lachte dabei, als ob er den besten Witz gemacht hätte.

„Hören Sie — die Zeit drängt. Cammell-Laird kann Ihnen doch nicht 70000 Pfund Prämie zahlen, wenn das Risiko ebenfalls 70000 Pfund beträgt. Sie wissen genau, welche Katastrophe an der Börse entsteht, wenn bekannt wird, daß Cammell-Laird in diesem Jahr keine Dividende auszahlen kann. Der Reingewinn der Werft betrug im vergangenen Jahr genau 353907 Pfund,

die ‚Thetis' hat einen Wert von 350000 Pfund, hierzu kommen noch die Torpedobewaffnung und das Geschütz mit 75000 Pfund — das bedeutet, daß Cammell-Laird das Jahr 1939 mit einem Verlust abschließen wird. Morgen ist Freitag, ein neuer ‚Schwarzer Freitag' droht der Börse."

„Der Verlust der Bewaffnung", wandte Baron Melchett ein, „trifft doch wahrscheinlich Vickers-Armstrong, und die können die 75000 Pfund Schaden verschmerzen, sie hatten 1938 1,3 Million Pfund Gewinn."

„Sehr richtig, aber ein Kurseinbruch bei Cammell-Laird zieht auch Vickers-Armstrong und unsere ICI. und die ganze Rüstungsindustrie in den Strudel. Aus dem kleinen Anstoß kann eine Börsenkatastrophe werden, das wissen Sie doch selbst am besten. Seit Jahren haben wir nun schon diese Nervenkrisen im englischen Geschäftsleben. Da genügt der winzigste Anlaß."

Baron Melchett erhob sich. „Sie brauchen mich wirklich nicht erst zu überzeugen, Sir John", sagte er in ernstem Ton. „Ich habe sofort begriffen, welche Gefahr der Börse und damit uns allen droht. Sie sagten vorhin, man könne Cammell-Laird nicht zumuten, 70000 Pfund Prämie bei einem Risiko von den gleichen 70000 Pfund zu zahlen. Das zu verlangen ist auch nicht meine Absicht. Reden wir doch nicht lange: das Boot wird mit 70000 Pfund zum doppelten Prämiensatz des sonst üblichen Prämientarifs versichert, und die Regierung übernimmt die Garantie, daß sie mir für jeden Schaden aufkommt, falls die ‚Thetis' nicht mehr gehoben werden kann..."

„Einverstanden!" sagte Sir John Anderson.

„Halt... ich bin noch nicht fertig!" wandte Baron Mond-Melchett ein. „Ich selbst lehne es ab, das Geschäft zu machen; ich bringe Ihnen innerhalb einer Stunde, also bis 17 Uhr, den Inhaber einer kleinen Versicherungsfirma, der für mich die Versicherung abschließen wird."

„Eine Stunde? Aber so viel Zeit haben wir ja gar nicht mehr! Wir müssen doch mit den Rettungsaktionen beginnen."

„Um 17 Uhr beginnen ja überhaupt erst die Verhandlungen über das Darlehen. Ehe dieser Anleihevertrag nicht unterschrieben ist, wird die Katastrophe ja doch nicht bekanntgegeben. Wir haben also noch Zeit."

„Na, meinetwegen“, gab Sir John nach. „Aber bringen Sie mir diesen Strohmann nicht hierher in mein Haus, sondern gleich ins Londoner Stadtbüro von Cammell-Laird.“

16:30

Die Admiralität hatte inzwischen mit Beunruhigung festgestellt, daß von der „Thetis“ noch immer nichts zu hören und zu sehen war. In Friedenszeiten ist es in England üblich, daß U-Boote vor und nach dem Tauchen durch Funkspruch an die Flottille Meldung geben; bisher lag nur die Meldung über das bevorstehende Tauchen vor, aber noch keine Nachricht, daß die „Thetis“ wieder aufgetaucht war.

Die Admiralität in Liverpool richtete also eine Anfrage an den Begleitschlepper. Sie erhielt die Antwort:

> *„ ‚Thetis rammte unter Wasser eines der Wracks, die hier auf dem Meeresgrunde liegen, und zwar die ‚Royal Charter’. Es wurde lediglich die Radioantenne beschädigt, so daß die ‚Thetis’ zur Zeit Funktelegramme nicht senden kann.“*

Von dieser Meldung war jedes Wort erlogen. Die „Thetis“ hat niemals ein Wrack unter Wasser gerammt, zumal sie einen erstklassigen, ortskundigen Lotsen an Bord hatte, N. D. Wilcox aus Carlaw Road, Trenton, dessen Vater und Brüder ebenfalls Mersey-Lotsen waren. Er kannte genau die Lage aller Wracks in der Liverpool-Bai, denen er aus dem Wege zu gehen hatte.

Der Schlepper handelte, als er die Admiralität irreführte, nach dem Befehl der Werft, mit allen Mitteln die Katastrophe geheimzuhalten.

Die Admiralität beruhigte sich mit diesem Telegramm, das den Eindruck erwecken konnte, die „Thetis“ sei schon längst wieder aufgetaucht — wohlbehalten, wenn auch mit etwas beschädigter Antenne. Man wußte ja in Liverpool, daß das Wrack der berühmten „Royal Charter“ dort vor der Küste von Port Lynas irgendwo auf dem Meeresgrunde liegt.

Es waren noch 33$^1/_2$ Stunden bis Samstag früh 2 Uhr...

In London

17:00

Der Bevollmächtigte des Bankhauses Morgan in New York traf pünktlich um 5 Uhr nachmittags im Büro der Metropolitan Carriage, Waggon & Finance Co Ltd. in London ein, jener Firma, die bisher noch immer die Schiffsbauten von Cammell-Laird finanziert hatte, nun aber außerstande war, das Riesenrüstungsprogramm der englischen Regierung aus eigenen Mitteln durchzuführen, und sich nach amerikanischer Finanzhilfe hatte umsehen müssen. Lord Swinton, der vor seiner Ernennung zum Peer den Namen Cunliffe-Lister geführt hatte, war noch nicht anwesend und ließ sich durch Lord Rankeillour vertreten. Man hoffte, dem Amerikaner damit zu imponieren, daß man ihm den früheren Schatzmeister Seiner Majestät, früheren Staatssekretär der Finanzen und Munitionsminister und jetzigen Direktor von Cammell-Laird zu dieser Verhandlung gegenübersetzte. Schließlich war Lord Rankeillour, wenn auch der erste seiner Ahnenreihe — er hieß bis 1932 noch Mr. James Fitzalan Hope — immerhin ein Enkel des vierzehnten Herzogs of Norfolk und als solcher von Jugend auf hoffähig, und man wußte in London, daß sich die Amerikaner dadurch noch immer mächtig imponieren ließen.

Dem Bevollmächtigten von Morgan aber schien dieser Titel keinen großen Eindruck zu machen. Er nahm kein Blatt vor den Mund.

„Wir finden es begreiflich, Mylord“, sagte er, „daß der bisherigen Finanzierungsgesellschaft der Werft, die ja ebenso auch die Firma Vickers-Armstrong finanziert, das Risiko über den Kopf wächst, das diese neue O-Klasse, diese Riesen-Unterseeboote vom Typ ‚Thetis’ und ‚Trident’ und ‚Taku’ und wie sie alle heißen und heißen sollen, für den Geldgeber bedeutet. Die Werft haftet der Admiralität dafür, daß diese Riesenboote etwas taugen, und in Schiffahrtskreisen pfeifen es bereits die Spatzen vom Dach, daß sie eine Fehlkonstruktion

sind. Man kann nicht einfach auf dem Papier konstruieren und dann gleich ein Dutzend Boote auf Kiel legen, ohne Erfahrungen in der Praxis zu sammeln.“

„Der Ausdruck ‚Fehlkonstruktion’ könnte — um mit Ihrem eigenen Argument zu antworten — erst dann gebraucht werden, wenn wirklich die Praxis ergeben haben sollte, daß die Boote vom ‚Thetis’-Typ sich nicht bewähren. Da aber praktische Erfahrungen noch fehlen, so ist es auch verfrüht, von ‚Fehlkonstruktionen’ zu sprechen“, wandte Lord Rankeillour besänftigend ein.

„Meinetwegen — dann nehme ich den Ausdruck ‚Fehlkonstruktion’ zurück und schlage Ihnen vor, diese Verhandlung zu vertagen, bis die Werft die Versuchsfahrten mit der ‚Thetis’ abgeschlossen haben wird.“ Der Amerikaner sprach’s, ergriff seine Aktentasche und wollte gerade aufstehen, als Lord Hailsham den Verhandlungsraum betrat.

Er hatte sich etwas verspätet, denn Sir John Anderson hatte ihn beauftragt, die Versicherung des U-Bootes „Thetis“ mit dem von Mond-Melchett vorgeschickten Strohmann zur Unterschrift zu bringen. Diesen Vertrag hatte er bei sich: 20 v. H. des Neuwertes waren gedeckt, und die Regierung hatte der Versicherung Ausfallbürgschaft gegeben, falls die „Thetis“ nicht mehr gehoben werden könnte. Die erste Unterschrift war also geschafft, und der Erste Viscount of Hailsham, D. C. L. (Oxford) — Doktor der Zivilen Rechte der Universität Oxford —, war sehr stolz auf diese juristische Großtat, das Wrack noch versichert zu haben. Zwar waren im Versicherungsvertrag alle möglichen Klauseln enthalten, aber ihn störten sie nicht mehr. In diesem Siegesbewußtsein trat er dem Amerikaner entgegen.

„Was denn — Sie wollen schon gehen?“ fragte er und nötigte ihn, wieder Platz zu nehmen. „Mr. Amery wollte Sie doch noch unbedingt kennenlernen. Er hatte noch eine Konferenz bei Sir John Anderson und ist bereits auf dem Wege hierher. Sie wissen — man kommt bei dem unerhörten Verkehr in der Londoner City nicht mit dem Auto vorwärts. Überall die Verkehrsampeln... Aber wie weit sind denn Ihre Verhandlungen?“

Der Amerikaner fühlte sich aufs tiefste geehrt, daß L. S. Amery persönlich zu den Verhandlungen kommen werde, und auch der Name von Lord Hailsham hatte in Amerika einen guten Klang, war er es doch in allererster Linie, der als Staatssekretär im Kriegsministerium die Abrüstungsvorschläge Adolf Hitlers zum Scheitern gebracht hatte.

„Ich vermag nicht einzusehen, Mylord“, sagte der Amerikaner schon wesentlich bescheidener, „warum die Werft Cammell-Laird nicht einfach den Deutschen ihre U-Boote nachbaut, einen Typ, der möglichst den bewährten, entwickelten und zuverlässigen deutschen U-Booten ähnlich ist.

Warum nutzt die englische Werft nicht einfach die enormen Erfahrungen aus, die Deutschland im Weltkrieg mit U-Booten gemacht hat? Statt dessen hat irgendein Chefkonstrukteur bei Cammell-Laird den Ehrgeiz, eigene konstruktive Wege zu gehen, und hat nun solch ein Monstrum, solch ein Riesending von U-Boot konstruiert, das in Fachkreisen allgemein abgelehnt wird.“

„Wir können uns über das Bauprogramm von Cammell-Laird heute nicht mehr unterhalten; denn die Riesenboote sind teils nach immerhin dreijähriger Arbeit so gut wie fertig, teils sind sie halb fertig, teils liegen sie bereits auf Kiel. Heute geht es nur darum, ob das Bankhaus Morgan diese Serie der ‚Thetis-Trident-Taku’-Klasse finanzieren will. Ich glaube nicht, daß unser amerikanisches Brudervolk, das mit uns die gleiche Sprache spricht, uns bei unseren Rüstungen im Stich lassen wird“, endete Lord Hailsham etwas zu pathetisch.

Der Amerikaner lächelte ein wenig und sagte dann:

„Die gleiche Sprache ist beinahe nur ein Zufall, Mylord. Bekanntlich hat seinerzeit bei der Abstimmung des Kongresses in Washington über die Frage, ob die Landessprache Deutsch oder Englisch sein solle, die englische Sprache nur mit einer Stimme Mehrheit gesiegt. Nein — hier geht es ums Geschäft, um das geschäftliche Risiko. Das Bankhaus Morgan würde viel lieber normale Typen, wie etwa 5000-Tonnen-Frachtdampfer, finanzieren und die Finanzierung dieser Riesen-Unterseeboote einer englischen Firma überlassen. Wir werden in den nächsten

Jahren gerade den Typ des schnellen 5000-Tonnen-Frachters brauchen können."

Lord Hailsham wurde ungeduldig: „Cammell-Laird ist eine Rüstungsfirma. Wir bauen keine Frachter. Für das Risiko, das Sie immer wieder betonen, ist Ihnen ja auch ein ungeheurer Gewinnanteil zugestanden worden. An Frachtern können Sie doch nicht so viel verdienen..."

„Endlich kommen wir auf den allein wichtigen Punkt", unterbrach ihn der Amerikaner respektlos, „rund heraus: der Verdienst ist uns zu klein, gemessen am Risiko, das wir eingehen."

In dieser Minute setzte ein erregter Handel um Gewinnanteile ein, den wir im einzelnen nicht verfolgen wollen. Wir blenden jetzt ab und wenden uns wieder der Unfallstelle draußen in der Liverpool-Bucht zu.

KEIN ANLASS ZU SOS

17:30

Eine Stunde ist vergangen, seit die Admiralität in Liverpool jenes Telegramm erhalten hatte, das völlig unwahr behauptete, die „Thetis“ habe unter Wasser das berühmte Wrack der „Royal Charter“ gerammt und lediglich die Antenne sei beschädigt. Inzwischen war es nämlich dem Dock Board in Liverpool, der Direktion der Hafengesellschaft, aufgefallen, daß so viele chiffrierte Telegramme zwischen dem Begleitschlepper und der Werft in Birkenhead hin und her gingen; und der mißtrauisch gewordene Funker des Dock Board hatte sich telephonisch mit seinem Kollegen von der Admiralität darüber ausgesprochen. Diese Anregung führte zu einer neuen, diesmal dringlicheren Anfrage der Admiralität in Liverpool, ob das um 16 Uhr 30 aufgegebene Telegramm des Begleitschleppers so zu verstehen sei, daß die „Thetis“ wieder aufgetaucht oder ob etwa dem Boot ein Unfall zugestoßen sei.

Der Begleitschlepper sah nun keinen Ausweg mehr und mußte notgedrungen antworten. Da aber noch immer nicht die Erlaubnis der Werftleitung vorlag, SOS zu geben, so kam jenes ungeheuerliche verbrecherische Telegramm zustande, das später bei der Zeugenvernehmung durch die amtliche Untersuchungskommission unter dem Vorsitz von Mr. Justice Bucknill im Mittelpunkt der Ermittlungen über die Schuldfrage stand.

„ ‚Thetis’ tauchte gegen 14 Uhr und ist seitdem nicht wieder aufgetaucht. Alles an Bord wohlauf. Kein Anlaß zu Alarm...“

Bisher entsprach der Inhalt des Telegramms schon nicht der Wahrheit, nun aber gab der Vertreter von Cammell-Laird auf dem Begleitschlepper eine bewußt falsche Standortmeldung durch, um die etwa von der Admiralität ausgeschickten Hilfsschiffe absichtlich irrezuleiten.

Die Admiralität las, daß „kein Anlaß zu Alarm“ vorläge; sie war vielmehr überzeugt, daß der Begleitschlepper mit der „Thetis“

durch die Telephonleitung im Kabel der Rettungsboje in ständiger Verbindung wäre. Man glaubte in Liverpool, daß der Kommandant der „Thetis“ und alle die hohen Offiziere und Werftdirektoren an Bord keinen Alarm wünschten, weil sie glaubten, mit der kleinen Havarie allein fertig zu werden.

Dennoch fragte die Admiralität zurück, was denn eigentlich bei dem Zusammenstoß mit dem Wrack der „Royal Charter“ am U-Boot beschädigt worden sei. Darauf kam das nun folgende Telegramm:

„ ‚Thetis’ beschädigte außer der Antenne durch das Rammen des Wracks und den Anprall noch etwas die elektrischen Batterien. Kein Grund zu SOS und zu Alarm.“

Immerhin wollte die Admiralität nichts versäumen und gab dem gerade in der Liverpool-Bucht kreuzenden Zerstörer H. M. S. „Brazen“ den Befehl, zur Unfallstelle zu eilen.

Es lohnt sich, diesen nun schon oft genannten Schlepper „Grebecock“ und seine verantwortlichen Männer einmal unter die Lupe zu nehmen. Die Schiffsführung dieses sogenannten „Sicherungsfahrzeuges“ beobachtete, daß die von der „Thetis“ aus der Tauchkammer heraufgelassenen Bojen durch die gewaltige Strömung von den Drähten gerissen wurden und in den Strudeln davontrieben. Später sagten zwei der Geretteten vor dem amtlichen Untersuchungsausschuß aus, daß sie sich bei dem Verlassen der achteren Tauchkammer in Drähten verfangen hätten.

Um nun den Liegeplatz der „Thetis“ auf dem Meeresgrunde festzuhalten, ließ der Schlepper „Grebecock“ sofort seine beiden Anker fallen. Es gelang ihm aber nicht, vor Anker zu gehen, denn die beiden Ankerketten des Schleppers waren nur 15 Faden lang, während die Meerestiefe an dieser Stelle etwa 22 Faden (etwa 40 Meter) betrug.

Die Kette des einen Ankers mußte also abgenommen und an die des anderen angeschäkelt werden. Nach ungefähr einer Stunde Arbeit ankerte der 160-Tonnen-Schlepper „Grebecock“ ungefähr an der Stelle, die seine Führung für die richtige hielt.

Tatsächlich aber stellte es sich später heraus, daß er um etwa vier Seemeilen in Richtung West-Nord-West abgetrieben war.

Wie unzuverlässig die Angaben der „Grebecock“ sonst noch waren, mag aus der Ungeheuerlichkeit hervorgehen, daß alle von ihm angegebenen Uhrzeiten nur geschätzt waren, denn der Verantwortliche besaß nach dem amtlichen Bericht keine Uhr: „... Coltart had no watch with him.“

Wenn bisher oder später von „Telegrammen“ gesprochen wird, die die „Grebecock“ aufgab, so sei hier festgestellt, daß der Schlepper lediglich ein Radiotelephon mit einer Reichweite von 75 Seemeilen besaß. Diese Anlage setzt jeden, der sich auf seine Bedienung versteht, in die Lage, mit einer Landstation oder mit einem anderen Schiff zu sprechen, vorausgesetzt, daß man dort mit der gleichen Einrichtung ausgerüstet ist. Eine FT-Anlage besaß dieser einzigartige „Sicherheits“-Schlepper nicht. Die Übermittlung der Telegramme des Schleppers wurde also dadurch noch ungeheuer erschwert, daß die „Grebecock“ immer erst das Lotsenboot von Port Lynas einschalten mußte, um durch dessen FT die Seaforth-Radiostation zu erreichen. Das bedeutete eine erhebliche Verzögerung. Wörtlich heißt es im amtlichen Bericht:

> *„The ‚Grebecock’ having no wireless ... The signalling apparatus was said to be weak and communication with Seaforth difficult ...“*
>
> *(„Die ‚Grebecock’ hatte kein FT... ihr Radiotelephon war schwach und die Verbindung mit Seaforth schwierig...“)*

Damit ist die Aufzählung der Ungeheuerlichkeiten, soweit sie sich auf den Schlepper beziehen, den die Werft laut Vertrag mit der Admiralität als Sicherungsfahrzeug stellen mußte, noch keineswegs beendet.

Es fehlte jegliches Rettungsgerät an Bord, es fehlten Schneidebrenner, Schlepptrossen, und es fehlte am Wichtigsten: an Hochdruckluft.

Wenn in der deutschen Kriegsmarine ein neues U-Boot ausprobiert wird, dann werden zunächst einmal Luftschläuche auf entsprechende Ventile des U-Bootes aufgeschraubt, ehe

man es senkrecht am Pier auf den Grund des Hafenbeckens legt. Dort werden alle Apparate erprobt. Bei der ersten Probefahrt ist dann ein Begleitschlepper dabei, der durch einen Unterwasserschallapparat in ständiger Verbindung mit dem U-Boot steht. Dieser Unterwasser-Morseapparat arbeitet durch die schalltragende Eigenschaft des Wassers derart stark, daß man mit dem unbewaffneten Ohr auf dem Begleitschlepper die Morsezeichen aus den Wellen heraushört.

Die „Thetis" war mit dem gleichen Apparat ausgerüstet. Er funktionierte aber nicht. Wäre er in Ordnung gewesen, so hätte der Schlepper niemals die genaue Position des gesunkenen U-Bootes verlieren können.

Es ist nun von Interesse, einmal nachzuprüfen, wie sich eigentlich später der Vertreter von Cammell-Laird auf dem Schlepper wegen all dieser Nachlässigkeiten und seiner eindeutig falschen Telegramme „gerechtfertigt" hat. Der amtliche englische Bericht sagt hierüber wörtlich folgendes:

> *„The junior officer in the accompanying tug who first felt misgivings, tried to word bis message to higher authority so as not to excite to much alarm."*
>
> *(Der noch junge Angestellte im Begleitschlepper, der als erster Böses ahnte, versuchte, seine Meldung an die Behörde so zu formulieren, daß sie nicht allzuviel Alarm verursachen sollte.)*

Der amtliche Bericht fährt fort:

> *„As a result the telegram was not recognized as urgent in transit, and did not reach its destination until precious hours had been lost."*
>
> *(Als Folge davon wurde das Telegramm nicht als „dringend" erkannt und erreichte seinen Bestimmungsort nicht, ehe wertvolle Stunden verloren waren.)*

Soweit der amtliche Bericht, der ja erst in diesem Kriege herausgekommen ist und sich natürlich sehr vorsichtig ausdrückt.

Noch 32 Stunden, bis die Luft im U-Boot verbraucht sein wird, noch 32 Stunden bis 2 Uhr am Samstag früh...

In London

18:00

Eben war L. S. Amery, der ehemalige Marine- und Kolonialminister, eingetroffen und hatte die Amerikaner begrüßt. Er war das schwerste Geschütz, das Cammell-Laird aufzufahren hatte, denn L. S. Amerys Meinung hatte ein großes Gewicht in England; außerdem vertrat er auch die Werft im Unterhaus.

„Wir sind uns inzwischen einig geworden, daß die Bank Morgan bereit ist, das Darlehen an die Werft zu geben“, erklärte ihm der Amerikaner, „aber wir sind uns wohl auch ebenso einig darüber, daß der neue ‚Thetis-Taku-Trident’-Typ ein außerordentliches Risiko bedeutet und eine dementsprechende Risikoquote rechtfertigt. Ich glaube, daß wir uns heute über die Gewinnbeteiligung meiner Bank doch nicht mehr einig werden können. Das beste ist es, wenn wir die heutige Verhandlung vertagen.“

L. S. Amery wußte, daß dort unten auf dem Boden der Liverpool-Bai verzweifelte Menschen darauf warteten, daß endlich hier die Unterschriften zustande kamen, und er wußte auch, daß ihr Luftvorrat im Boot nur beschränkt war. Wenn die Amerikaner wirklich heute die Verhandlungen abbrachen, dann konnte die „Thetis“-Katastrophe nicht länger verheimlicht werden. Die Anleihe war damit für immer gescheitert. Das durfte nicht geschehen. In das Gesicht des kleinen, gedrungenen Mannes, ein typisches Bulldoggengesicht voller Roheit und Rücksichtslosigkeit, trat ein besorgter Zug:

„Meine Herren... ich will heute noch zum Angeln nach Schottland fahren und möchte doch unbedingt vorher noch die Verhandlungen zu Ende geführt haben. Ich glaube, daß wir uns über die Gewinnbeteiligung Ihrer Bank verständigen könnten“, sagte er und versuchte ein gewinnendes Lächeln.

„Warum nicht? Die Inhaber der Vorzugsaktien brauchen durchaus nicht weniger zu verdienen. Wenn die Werft aber an das große Publikum weniger Dividenden ausschüttet und dafür etwas mehr an das Bankhaus Morgan zahlt, dann ist alles in bester Ordnung“, schlug der Amerikaner vor. „Warum muß denn auch die englische Rüstungsindustrie so ungeheure Dividenden zahlen — die Flugzeugindustrie z. B. 30 v. H. —, das ist doch unsinnig.“

Lord Hailsham, der Mann, der Winston Churchill so verblüffend ähnlich sieht, war aufgesprungen. Erregt rief er: „Mit diesem System der hohen Dividenden stehe und falle ich, und mit ihm steht und fällt die gesamte Rüstungsindustrie und die Regierung. Hier — überzeugen Sie sich selbst!“ Er suchte aufgeregt in allen Taschen und brachte dann einen Brief zutage, der mit Tinte in ungelenker Handschrift geschrieben war. „Bitte, lesen Sie den Brief selbst. Er kommt von einem Schwerkriegsverletzten, der schon im Weltkrieg beide Arme und Beine verloren hat und in St. Mary’s Hospital in Roehampton untergebracht ist, zusammen mit 500 anderen Schwerverwundeten. Er hat mit seinen künstlichen Armen diese Briefe an alle bekannten Großaktionäre der Rüstungsindustrie, an alle Minister und an alle Zeitungen geschrieben — eine wochenlange Arbeit für ihn. Er schreibt:

‚Dear Sir!

Ich habe im Weltkrieg beide Arme und Beine verloren, aber eins gewonnen: die Muße nachzudenken, wie dieser zweite Weltkrieg, auf den wir zutreiben, noch in letzter Minute vermieden werden kann. Ein ganz einfacher Vorschlag: Setzen Sie die hohen Dividenden der englischen Rüstungsindustrie von 30 v. H. auf 3 v. H. herab, und der Krieg ist vermieden. Sie werden dann nämlich plötzlich erkennen, daß der kleine Mann in England Hitler gar nicht haßt, der für uns alle den Bolschewismus zerschlagen will. Eure hohen Dividenden haben das Gewissen der großen Massen eingelullt, die in England davon leben.

Yours faithfully,

gez. Paddy Pennycook.’

Diese Briefe tragen noch zahlreiche andere Unterschriften von Insassen des St.-Mary-Hospitals in Roehampton.

Da haben Sie es. Meine Herren, es ist in England nicht wie auf dem europäischen Kontinent. Drüben leben die Menschen von Arbeit, aber hier lebt ein hoher Hundertsatz der Bevölkerung ohne zu arbeiten von Dividenden, und jeder Berufstätige aus der Mittelschicht hat bestimmt noch Nebeneinnahmen aus Dividenden.

Diese hohen Dividenden, besonders der Rüstungsindustrie, Dividenden von 20, 25, 30 v. H., versöhnen natürlich die breiten Massen der Sparer und Dividendenempfänger mit den Kriegsvorbereitungen. Nein — meine Herren, mit den hohen Dividenden der Rüstungsindustrie stehen und fallen wir alle...“

„Ja — dann sehe ich keinen Ausweg“, erklärte der Amerikaner und stand auf...

18:30

Aber blenden wir hier ab und wenden uns wieder der Unfallstelle zu. Es ist inzwischen schon 18 Uhr 30 geworden.

Der amtliche Bericht der Unfalluntersuchungskommission sagt über diese Stunde folgendes:

> *„Der Begleitschlepper hatte eine falsche Standortmeldung gegeben mit der Folge, daß ein Flieger, der gegen Abend ausgesandt war, um nach der Boje der „Thetis“ zu suchen, an der falschen Stelle suchte und eine falsche Boje fand.“*

An der Stelle nämlich, an der das berühmte Wrack der „Royal Charter“ seit Jahrzehnten dicht unter der Wasseroberfläche liegt und die Schiffahrt gefährdet, hatte man seit Jahren eine Warnungsboje verankert. Der Fliegerleutnant Avant meldete, daß er die Boje gefunden habe und daneben einen Schatten, etwa 25 Yards lang und 3 Yards breit. Die Werft hatte ihm absichtlich nicht gesagt, daß neben der Boje noch der Schlepper „Grebecock“ lag, sonst wäre die Verwechslung der

beiden Bojen gar nicht möglich gewesen. Der amtliche Bericht von Mr. Justice Bucknill als dem Vorsitzenden der Unfalluntersuchungskommission schließt mit den Worten:

„His report caused the more extensive search at dawn to go still further astray.“
(Sein [des Fliegers] Bericht hatte zur Folge, daß die intensiveren Suchaktionen später während der Dämmerung noch mehr in die Irre führten.)

Lassen wir den Zerstörer H. M. S. „Brazen“ mit Volldampf auf die falsche Boje und den falschen Standort zusteuern, und schalten wir uns wieder in London in die Verhandlungen ein. Noch sind 31 Stunden bis zum Samstag früh um 2 Uhr.

In London

19:00

Die Amerikaner hatten noch eine letzte Bedingung gestellt, nachdem die Werft Cammell-Laird nun endlich doch die hohe Gewinnbeteiligung des Bankhauses Morgan fast in der vollen geforderten Höhe zugestanden hatte. 30000 Pfund hatte man von dem Gewinn abgehandelt, 30000 Pfund, die die Rettungsaktionen um viele kostbare Stunden verzögerten. Die Amerikaner verlangten nämlich jetzt noch, daß Mr. F. Bailey, Chefingenieur von Cammell-Laird, aus der Werft auszuscheiden hätte.

„Wir können nicht zulassen“, entgegnete Lord Hailsham, und sein wohlgenährtes Churchill-Gesicht wurde rot vor Zorn, „daß amerikanische Firmen in unsere eigenen Angelegenheiten hineinreden, nur weil wir im Augenblick auf die finanzielle Unterstützung Wallstreets angewiesen sind. Hier geht es um eine grundsätzliche Frage. Die Auswahl der Ingenieure hat mit finanziellen Gesichtspunkten nichts zu tun, sondern nur mit technischen. Sie muß der Werft vorbehalten bleiben.“

„Sehr richtig“, stimmte der Amerikaner zu. „Technische Dinge sollten von finanziellen Rücksichten nicht beeinflußt werden. Wir wissen aber, daß der Chefingenieur der Werft, Mr. F. Bailey, der Konstrukteur dieses unglückseligen ‚Thetis’-Typs, zugleich Großaktionär der Werft und mit den Direktoren verwandt und verschwägert ist. Er hatte den Ehrgeiz, auch einmal ein U-Boot zu konstruieren. Obwohl nun das *ganze* technische Personal der Werft ihn übereinstimmend für unfähig hält, hat dennoch die Direktion beschlossen, ausgerechnet seine Konstruktion zur Ausführung zu bringen — nur aus Rücksicht auf seine Verwandtschaft...“

Amerys Bulldoggengesicht nahm einen bösen Ausdruck an:

„Mir scheint, daß man sich in Amerika sehr genau orientiert hat, was innerhalb der englischen Werften vor sich geht. Wenn Sie weniger Geld für den Nachrichtendienst ausgegeben hätten, dann hätten Sie vorhin mit einer geringeren Gewinnbeteiligung zufrieden sein können.“

Der Amerikaner lächelte unverschämt, als er antwortete:

„Natürlich wollten wir vorher wissen, wie die Verhältnisse der Werft sind, der wir unzählige Millionen Dollar anvertrauen sollen. Entlassen Sie Ihren Chefkonstrukteur Mr. F. Bailey und bauen Sie den Deutschen ihre U-Boote nach, solange es noch Zeit ist!“

„Es ist keine Zeit mehr“, sagte L. S. Amery in einem für die Amerikaner unverständlichen Doppelsinn. Zähneknirschend erklärte er sich auch mit dieser letzten Bedingung, den Chefkonstrukteur, seinen Neffen Bailey, zu entlassen, einverstanden. Er wußte, daß eben dieser Chefkonstrukteur von Cammell-Laird in der „Thetis“ unten auf dem Grund der Liverpool-Bai eingeschlossen war. Es waren nur noch 30 Stunden Zeit bis um 2 Uhr früh am Samstag.

Der Amerikaner, der schon die Feder zur Unterschrift in die Hand genommen hatte, stutzte.

„Es wäre doch besser, wenn ich mit der Unterschrift noch warten würde, bis die Probefahrt der ‚Thetis’ gut überstanden ist. Ich weiß nämlich, daß sie heute zur Jungfernfahrt ausgelaufen ist“, fügte er lächelnd hinzu und machte nun aus der Werkspionage des Bankhauses Morgan kein Hehl mehr.

„Wenn Sie über alles so genau Bescheid wissen, dann will ich endlich der Wahrheit die Ehre geben und Ihnen mitteilen, daß die ‚Thetis' einer Katastrophe zum Opfer gefallen ist und hilflos auf dem Grund der Liverpool-Bai liegt. Die ‚Thetis' ist eine Fehlkonstruktion. Eure Werkspione haben euch also richtig informiert. Wir haben jetzt Wichtigeres zu tun, als hier mit euch herumzufeilschen. Wir müssen jetzt endlich SOS geben. Mag die Anleihe zum Teufel gehen..."

So — sollte man meinen — hätte jetzt nun endlich einer der hochgeborenen Lords und Edlen des Landes im Interesse der Wahrheit und des Lebens der Seeleute dort unten sagen müssen und sagen sollen. Keiner aber sprach diesen Satz. Statt dessen erklärte Lord Hailsham mit frecher Stirn:

„Soeben bekomme ich die Nachricht, daß die heute abgehaltenen ersten Tauchversuche der ‚Thetis' vollauf zufriedenstellend verlaufen sind. Das Boot befindet sich auf dem Überwasserheimmarsch nach Birkenhead."

Der Amerikaner zögerte. Dann sagte er in bestimmtem Ton:

„Ich kann noch nicht unterschreiben. Ich bitte Sie, meine Herren, diese Verhandlung auf morgen früh zu vertagen. Am Freitag früh 10 Uhr stehe ich Ihnen erneut zur Verfügung."

Lähmender Schrecken hatte die Engländer gepackt. Also doch noch in letzter Minute gescheitert...

„Nehmen Sie doch Rücksicht darauf", sagte der sonst als so brutal und rücksichtslos verschriene L. S. Amery in bittendem Ton, „daß ich heute abend noch nach Schottland fahren möchte."

„Nun gut... dann stehe ich Ihnen in einer Stunde hier wieder zur Verfügung, aber vorher kann die Unterschrift nicht erfolgen." Kühl verabschiedete sich der Amerikaner.

„Es ist alles aus", sagte der dicke Lord Hailsham und ließ sich in einen Stuhl fallen. „Selbstverständlich erfährt dieser Bursche durch seine Spitzel, was heute passiert ist..."

„Warten wir noch eine Stunde mit dem SOS", entschied L. S. Amery; er biß seine großen Kiefer fest aufeinander. Noch eine Stunde...

In Liverpool

19:30

In der Admiralität war man nun doch unruhig geworden. Wenn die „Thetis“ wirklich nur leicht beschädigt war, dann hätte sie aus eigener Kraft schon längst wieder aufgetaucht sein müssen. Auch die Tatsache, daß die Fernsprechverbindung zwischen dem gesunkenen Boot und dem Begleitschlepper nicht funktionierte, war unheimlich.

Man blieb zwar bei dem Entschluß, von einem SOS an die Home Fleet abzusehen, hielt es aber doch für gut, die Erste U-Boot-Zerstörer-Flottille und die Sechste Zerstörer-Flottille zum Auslaufen bereitzuhalten.

Die Admiralität gab daher an alle Kinos in Liverpool die Aufforderung, die Vorstellungen zu unterbrechen und folgende Erklärungen dem Kinopublikum vorlesen zu lassen:

> *„Service Notice: SOS. All ratings of the 1st Anti-Submarine Flotilla and the 6th Destroyer Flotilla must return to their ships immediately.“*
>
> *(Dienstliche Mitteilung: SOS. Alle Matrosen der Ersten U-Boot-Zerstörer-Flottille und der Sechsten Zerstörer-Flottille müssen sofort zu ihren Schiffen zurückkehren.)*

Ich habe später in Liverpool Leute gesprochen, die dabei waren, als plötzlich im Kino — mitten in der Vorstellung — das Licht aufflammte, der Vorhang sich schloß, ein Angestellter auf die Bühne trat und mit todernstem Gesicht diese Meldung verlas. Kein Mensch wagte zu atmen. Es herrschte sekundenlang lautlose Stille. Alle fühlten, daß eine furchtbare Katastrophe sich vorbereitete. Alle saßen wie gelähmt, bis plötzlich eine Frau hysterisch zu schreien begann. Hier und da standen Matrosen auf und drängten sich durch die langen Sitzreihen. Halblaute Zurufe folgten ihnen: „Jungens, tut, was ihr könnt!“ und „Macht’s gut!“

Draußen vor den Kinos wurden Plakate mit derselben SOS-Meldung aufgestellt, damit die Matrosen der beiden alarmierten

Flottillen schon vor dem Eintritt aufmerksam wurden und zurückkehren konnten.

Derselbe SOS-Aufruf wurde in allen Cafes, Restaurants und Klubs verlesen. Liverpool war mit einem Schlag alarmiert...

Noch stand den Eingeschlossenen für 30 Stunden Luft zur Verfügung. Die drohende Stunde, zwei Uhr nachts am Samstag, rückte immer näher und näher.

London-Liverpool

20:00

Um diese Stunde erreichte ein Ferngespräch aus London den Geheimagenten, den die Amerikaner in der Admiralität in Liverpool bestochen hatten; überall in den Ministerien und Werften saßen die bezahlten Spitzel. Ihren Werkspion bei Cammell-Laird konnten die Morganleute jetzt nicht anrufen; denn wie sollten sie, deren amerikanischer Akzent allzu deutlich war, ihn herbeirufen lassen, ohne ihn und sich zu verraten. Aber ihren Geheimagenten in Liverpool erreichten sie in seiner Wohnung, wo er schon fieberhaft auf diesen Anruf aus London wartete; heute hatte er hochwichtige Meldungen.

Das Fräulein vom Fernamt in Liverpool war ganz heiser vor Aufregung, als sie den Amerikaner verband. Auch sie hätte Auskunft geben können, denn sie hatte ja alle die aufregenden Ferngespräche zwischen der Werft und der Admiralität mitangehört. Der SOS-Ruf in den Kinos war wie ein Lauffeuer auch im Gebäude des Fernamts bekannt geworden.

Jetzt meldete sich der Agent. Schon seit Stunden saß er fiebernd zu Hause und erwartete diesen Anruf. Er, der einzige in ganz Liverpool, der noch nichts von den SOS-Aufrufen in den Kinos wußte, weil er seine Wohnung ja nicht mehr verlassen hatte. Im Vollgefühl seiner Wichtigkeit gab er nun das erste Telegramm durch, in dem der Begleitschlepper der Admiralität meldete, die „Thetis“ habe die berühmte „Royal Charter“ gerammt und die Antenne sei beschädigt, sonst sei sie wohlauf. Dieser Spitzel war ein kleiner Schreiber, der die nervöse

Spannung in der Admiralität erlebt hatte. Nun überschätzte er die Wichtigkeit seiner Meldung, wie ja alle diese Agenten ihre Nachrichten, für die sie höchste Belohnungen erwarten, stets überschätzen.

„Ist das alles?“ fragte der Amerikaner enttäuscht zurück.

„Ist das vielleicht nicht genug, daß die ‚Thetis’ unter Wasser die berühmte ‚Royal Charter’ gerammt hat?“ schrie empört der Agent, der die in den letzten Stunden erwartete hohe Belohnung schon zerrinnen sah.

„Das ist gar nichts. Diese Meldung sagt doch gar nichts über die technischen Eigenschaften der ‚Thetis’, auf die es uns ankam.“

Da verlor der Spitzel die Nerven, er vergaß alle Vorsicht und überschüttete den Amerikaner mit Vorwürfen, er wolle ihm — wieder einmal — nur seine Belohnung vorenthalten, und in Wirklichkeit wäre die Meldung für ihn doch von ungeheurer Wichtigkeit!

Das Fräulein vom Amt — an diesem aufregenden Tage besonders wach — hatte dies Ferngespräch abgehört. Zwar hinderten sie, wie sie als Zeugin später aussagte, ihre strengen dienstlichen Weisungen, sich in das Gespräch einzumischen und von dem inzwischen in allen Kinos bekanntgegebenen SOS zu berichten, aber gegen Ende dieser seltsamen Unterhaltung erkannte sie mit wachsendem Erstaunen, daß hier Landesverrat begangen wurde. Am nächsten Tage wurde dieser kleine Angestellte der Admiralität verhaftet und unter Ausschluß der Öffentlichkeit alsbald wegen Landesverrats zugunsten einer fremden Macht zu zehn Jahren Zuchthaus verurteilt.

STATT 30 NUR NOCH 18 STUNDEN ZEIT

In Liverpool

20:30

Die beiden durch SOS alarmierten Flottillen liefen aus. Gleichzeitig erreichte der schon vor Stunden ausgelaufene Zerstörer H. M. S. „Brazen“ die falsche Boje und damit den Lageplatz des Wracks der „Royal Charter“. Von dem Begleitschlepper und von der Rettungsboje der „Thetis“ war weit und breit nichts zu sehen.

Das einzige, was H. M. S. „Brazen“ vorfand, war die schon seit Jahren bekannte Warnungsboje vor dem Wrack der „Royal Charter“, das dort dicht unter der Wasseroberfläche liegt und die Schiffahrt gefährdet.

In Laufe der Nacht sammelten sich an dieser falschen Stelle nicht weniger als 20 Kriegsschiffe der englischen Home Fleet, die in großem Umkreis das Wasser mit Scheinwerfern absuchten, aber natürlich dort nichts fanden. Gleichzeitig führte der Vertreter von Cammell-Laird auf dem Begleitschlepper einen aufgeregten Telegrammwechsel mit seiner Generaldirektion in Birkenhead. Seit Stunden hatte er sich die furchtbaren Folgen seiner falschen Nachrichten ausgemalt; nun verlor er, durch das qualvolle Warten allmählich zermürbt, völlig die Nerven.

Er telegraphierte an Cammell-Laird, daß er die Verantwortung niederlege; der Begleitschlepper verließ die von ihm ausgelegte Wrackboje, um nach Birkenhead zurückzufahren, da die Werft darauf beharrte, SOS dürfe nicht gegeben werden, ehe die Herren in London nicht die Erlaubnis erteilt hätten. Die eingeschlossenen Seeleute waren nun, 40 Meter tief auf dem Meeresgrunde, völlig im Stich gelassen worden.

Also schwamm die Boje dort im Dunkel der Nacht auf dem Meer, ohne die geringste Aussicht, vor Tageslicht wiedergefunden zu werden.

Das Unglück ging mit Riesenschritten und nun im Zeitraffertempo weiter: Eben waren es noch 30 Stunden bis zu

dem Zeitpunkt, da die Luft im Innern des Bootes verbraucht sein würde... jetzt wurde es mit einem Schlage klar, daß die Nachtstunden für die Rettung ausfallen mußten. Die 30 Stunden schrumpften plötzlich auf 18 zusammen.

In London

21:00

Die Amerikaner kamen in bester Stimmung zu den Verhandlungen zurück und erklärten sich plötzlich ohne weitere Schwierigkeiten bereit, zu unterschreiben.

Lord Hailsham, Lord Rankeillour und L. S. Amery atmeten auf. Sie konnten sich den Umschwung nicht erklären und hatten es kaum noch für möglich gehalten, daß der Vertrag doch noch zustande kommen würde. Nun fragten sie nicht viel.

Die Formalitäten der Unterschrift und der in England üblichen Gegenzeichnung der Vertragszeugen nahmen einige Zeit in Anspruch. Dann war es endlich geschehen. Der Anleihevertrag war unterzeichnet. Getreulich seiner Weltkriegstradition finanzierte das Bankhaus Morgan in New York — wie sollte es anders sein? — auch den zweiten Weltkrieg gegen Deutschland.

Während sich Mr. L. S. Amery in größter Hast — „fast fluchtartig“, wie es später hieß — verabschiedete, lud Lord Hailsham die Amerikaner und auch die englischen Partner aus Anlaß der glücklichen Unterzeichnung zu einem Festessen in die Räume des Carlton Clubs, dessen Mitglied er war. Im Weggehen gab er einem Sekretär den Auftrag, nunmehr SOS an die gesamte Home Fleet geben zu lassen. Der Sekretär meldete ein Ferngespräch nach Birkenhead an, während die Diener im Carlton Club das wohlverdiente Souper auftrugen.

Es mag hier eingeschaltet werden, daß das englische Recht eine Anfechtung dieses Anleihevertrages, etwa wegen arglistiger Täuschung, nicht kennt. Man kann gegen seine eigene Unterschrift nur geltend machen, daß man zur Zeit der Unterzeichnung geisteskrank gewesen sei. Im übrigen konnten

die Engländer ja später immer gegen rein moralische Vorwürfe einwenden, daß sie auf das erste Telegramm des Begleitschleppers „Grebecock“ vertraut hätten, wonach alles an Bord wohlauf sei. Die Lords rechneten natürlich nicht damit, daß der Werftvertreter später in der Untersuchung umfallen und aussagen würde, daß er nur auf Befehl von Cammell-Laird jene falschen Nachrichten gegeben hätte — ja sie rechneten nicht einmal damit, daß die Katastrophe je vor eine amtliche Untersuchungskommission kommen würde...

22:00

„SOS an alle!“ — die Admiralität alarmierte nun endlich die gesamte Home Fleet an der Westküste, nachdem bereits 20 Kriegsfahrzeuge unterwegs waren, das Wrack der „Thetis“ zu suchen. SOS — Save our Souls, Seeleute sind in höchster Gefahr! Acht Stunden sind vergeudet, seitdem die „Thetis“ tauchte.

Noch ist es nicht zu spät!

23:00

Es ist elf Uhr nachts. Der englische Bürger sitzt an seinem Radio und hört lustige Musik, als plötzlich eine erregte Stimme die Klänge unterbricht. Das Orchester bricht ab. Jeder Hörer läßt sein Buch oder seine Zeitung sinken und sieht gespannt auf den Lautsprecher. Eine vor Erregung heisere Stimme verliest stockend die offizielle Bekanntmachung der Admiralität:

> *„Die Admiralität bedauert mitteilen zu müssen (The Admiralty regrets to announce), daß H. M. Submarine ‚Thetis’ bei Abnahmefahrten in der Liverpool-Bucht um 13 Uhr 40 tauchte und zur beabsichtigten Zeit, d. h. nach drei Stunden, nicht wieder auftauchte.*
>
> *Die ‚Thetis’ war bei Cammell-Laird Ltd. gebaut und hatte eine Besatzung von 5 Offizieren und 48 Matrosen. Außerdem*

waren vier andere Marineoffiziere an Bord sowie einige Techniker der Werft, deren genaue Zahl noch unbekannt ist.

H. M. S. ‚Brazen ist jetzt an der Stelle, wo das U-Boot zuletzt gemeldet wurde. Flugzeugpatrouillen, gestellt von der R. A. F., sind bis zur Dunkelheit durchgeführt und werden morgen bei Tageslicht fortgesetzt.

Die Sechste Zerstörer-Flottille und die Erste U-Boot-Zerstörer-Flottille sowie die U-Boote ‚Cabalot', ‚Porpoise' und H. M. S. ‚Belfast' eilen mit höchster Geschwindigkeit, um alle erdenkliche Hilfe zu bringen.

Capt. J. A. P. Mac Intyre, Chef des Stabes des Admirals der U-Boote, ist auf H. M. S. ‚Winchelsea' eingetroffen, um die Leitung der Operationen zu übernehmen."

Ganz Englands — stolz auf seine Flotte — bemächtigte sich ein lähmendes Entsetzen. Hätte man gewußt, daß alle diese Kriegsschiffe, absichtlich irregeführt, an einer ganz falschen Unfallstelle suchten, dann wäre dies Entsetzen in helle Empörung umgeschlagen.

Während die in der „Thetis" Eingeschlossenen in dumpfer Verzweiflung vor sich hinbrüteten, tafelten die Direktoren der Werft mit den amerikanischen Geldleuten im Carlton Club; Trinksprüche auf die englisch-amerikanische Zusammenarbeit und auf das Wohl der englischen Flotte wurden ausgebracht.

Freitag, den 2. Juni, früh

07:00

Die Londoner Frühzeitungen brachten mit fetten Schlagzeilen die ersten Meldungen über die U-Boot-Katastrophe. Die Überschriften lauteten verschieden, eine aber ist mir besonders in Erinnerung geblieben:

„350000-Pfund-U-Boot gesunken
(etwa achtzig Mann eingeschlossen)."

Der Geldwert des Bootes war das Wichtigste — die Menschenleben kamen im wahrsten Sinne des Wortes erst in zweiter Linie. Treffender kann der Begriff „Plutokratie“ gar nicht erläutert werden.

Keine Zeitung aber verzichtete auf die folgende Notiz, die ich wörtlich der „Times“ vom 2. Juni 1939 (Seite 14) entnehme:

> *„The submarine insured’’ (Das U-Boot versichert).*
>
> *(Zuerst ist von 550000 Pfund die Rede, dann heißt es „... Twenty per cent was quoted in the London market yesterday to cover the risk of the total loss to the submarine...“)*
>
> *(20 v. H. der Versicherung wurden am Londoner Markt gestern noch untergebracht, um den Totalverlust des U-Bootes zu decken.)*

Der Leser beachte die raffinierte Wortfassung. Man soll den Eindruck haben, als ob das U-Boot gegen Totalverlust voll, d. h. mit den erwähnten 350000 Pfund, versichert sei, wovon 20 v. H. gestern noch am Londoner Markt, die restlichen 80 v. H. woanders untergebracht wurden. Daß das Boot aber in Wahrheit überhaupt nur mit 20 v.H. versichert war, wird dem Zeitungsleser und Aktionär von Cammell-Laird, der von den Rüstungsdividenden lebt, nicht gesagt, sonst wüßte er, daß die Dividenden in diesem Jahr vielleicht ausfallen könnten, was ihn zu Angstverkäufen veranlassen könnte...

Ein raffinierter Börsentrick wickelte sich ab.

Wiederum verzichtete keine Zeitung auf die Feststellung, daß der Jahresreingewinn von Cammell-Laird im Jahre 1938 353907 Pfund betrug und der der Vickerswerke 1398853 Pfund. Das Boot habe 350000 Pfund und die sechs Bug-Torpedorohre von 53,3 Zentimeter Durchmesser sowie das 10,2-Zentimeter-Geschütz zusammen 75000 Pfund gekostet. Diese Bewaffnung sei von den Vickers-Armstrong-Werken geliefert worden. Das Boot habe eine Wasserverdrängung von 1575 Tonnen unter und 1090 Tonnen über Wasser, und es sei 81 Meter lang...

08:00

Inzwischen hatte der Zerstörer H. M. S. „Brazen“ als erstes Schiff die „Thetis“ unter besonders dramatischen Umständen entdeckt: Es herrschte Ebbe. Plötzlich sah der Erste Offizier auf der Brücke des Zerstörers in großer Entfernung das Heck eines U-Bootes aus dem Wasser ragen. Nur das Heck. Sofort nahm der Zerstörer mit hoher Fahrt Kurs auf das Wrack. Das Boot stand hilflos und steuerlos in einem spitzen Winkel von 42 Grad mit seinem Bug auf dem Meeresgrund, der hier 132 Fuß (22 fathoms) oder 40 Meter tief ist. Das Heck ragte mehrere Meter hoch aus dem Wasser. Der Zerstörer gab die Meldung mit der jetzt erst — kurz vor acht Uhr am Freitag früh — entdeckten richtigen Unfallstelle an die zwanzig das Wrack suchenden Kriegsschiffe, die noch um ein paar Flottillen verstärkt worden waren.

Sofort wurde ein Boot ausgesetzt; durch Hammerschläge auf den Bootskörper versuchte man eine Verbindung mit der Besatzung aufzunehmen. Diese Zeichen wurden aus dem Innern eindeutig beantwortet. Sie lebten noch!

Die Seeoffiziere berieten: Der Turm des U-Bootes war unter Wasser. An ihn war nicht heranzukommen. Offenbar waren die erste und die zweite Bugabteilung voller Wasser, sonst hätte das Boot nicht in so steilem Winkel auf dem Grund gestanden. Die Schotten zur dritten und vierten Abteilung schienen dicht zu halten. Wenn man Schneidebrenner holte und in das herausragende Heck ein Loch schnitt, dann müßte die Besatzung herauskriechen können. Der jetzt sichtbare Heckteil war aber, da sich dort Tanks befanden, für die Besatzung von innen unzugänglich. Man hätte das Boot noch um etwa 22 Fuß (etwa 6 Meter) heben und dann ein Loch in die Bordwand schneiden müssen. Dann hätte man innen eine Abteilung des Bootes getroffen, die der Besatzung zugänglich war.

Der Zerstörer forderte telegraphisch von der Werft in Birkenhead sogenannte „camels“ an, das sind Lufttanks, die bei Ebbe an Backbord und Steuerbord des Bootes mit Ketten befestigt werden; bei eintretender Flut, die ja alle sechs Stunden wechselt, werden sie und damit zugleich das Boot vom Grund hochgehoben.

Der Unterschied zwischen Ebbe und Flut betrug an der Unfallstelle sechs Meter, gerade die sechs Meter, die fehlten, um mit den Schneidebrennern an einer von innen zugänglichen Stelle ein Loch in das Boot schneiden zu können. (Hätte die „Thetis“ ein Heck-Torpedorohr gehabt, so hätte die Besatzung mit Leichtigkeit durch das Rohr [53,3 Zentimeter Durchmesser] herauskriechen können; sie besaß aber nur sechs Bug-Torpedorohre.)

Die Situation war also an sich günstig. Es galt nur noch, die Lufttanks und starke Ketten und Trossen schleunigst aus Birkenhead herbeizuholen. Die Antwort der Werft konnte nicht niederschmetternder sein:

Die schweren Tanks waren bei Flut auf das schräg abfallende Ufer des Werftgeländes gebracht worden. Ich habe sie dort um 8 Uhr liegen sehen. Um diese Stunde aber herrschte — wie oben schon gesagt — nicht Flut, sondern Ebbe. Der Unterschied zwischen Ebbe und Flut ist überall verschieden — im Kanal bei Dieppe beträgt er z. B. nicht weniger als 11 Meter — und wie groß er bei Birkenhead war, weiß ich nicht mehr genau; wenn er aber nach meiner Schätzung etwa 6 Meter betrug, so kann man sich vorstellen, daß die jetzt so dringend zur Rettung benötigten Tanks in vierfacher Manneshöhe unbeweglich und unverrückbar auf Land über dem Wasserspiegel lagen. Diese Riesengewichte aber ohne die tragende Kraft des Wassers von der Stelle zu rücken, war ausgeschlossen.

Man mußte also sechs Stunden warten, bis wieder Flut herrschte, und dann erst konnten die Tanks ins Schlepp genommen und zur Unfallstelle geschafft werden.

Das Wetter war auch an diesem Tage herrlich. Es herrschte strahlender Sonnenschein, und die See war völlig ruhig. Die Rettungsbedingungen waren also denkbar, günstig, und dennoch sind schwerfällige Tanks im Schlepp ungeheuer langsam, weil sie in der Form von Riesentonnen alles andere als schnittig sind. Man schätzte, daß fünf bis sechs Stunden vergehen würden, ehe sie an die Unfallstelle gebracht werden konnten. Das waren bis zum Eintritt der Hochflut sechs und für

den Transport weitere sechs, zusammen also zwölf Stunden, und dann erst konnte die eigentliche Arbeit beginnen.

Wertvolle Stunden waren verloren. Und dennoch — die Zeit mußte noch reichen! Es war kurz nach 8 Uhr morgens, hierzu zwölf Stunden: um 20 Uhr konnte man mit dem Anketten beginnen. Dann hob die Flut sechs Stunden lang das Boot, dann begann das Schneiden, aber ein kleines Loch brachte den Eingeschlossenen schon Luft — die Zeit bis 2 Uhr früh am Samstag mußte knapp ausreichen.

Die Rettung konnte in letzter Minute noch gelingen.

EINE NEUE SCHRECKENSNACHRICHT

08:30

Um diese Stunde gab die Werft Cammell-Laird eine neue Schreckensnachricht heraus, die alles wieder in Frage stellte: An Bord der „Thetis“ befanden sich nicht, wie man ursprünglich angenommen hatte, nur etwa 80 Mann, sondern weit mehr — insgesamt 103 Mann. Es war klar, daß die bisherigen Berechnungen, wie lange die Luft im Boot zum Atmen ausreichte, über den Haufen geworfen wurden, wenn mehr Menschen, als man bisher angenommen hatte, sich in den Luftvorrat teilen mußten.

Beängstigend rasch rückte die gefürchtete Todesstunde der Eingeschlossenen näher... von 2 Uhr Samstag früh war plötzlich gar keine Rede mehr. Wenn man sie nicht herausholte, dann konnten sie den Samstag unmöglich noch erleben. Die Luft für die eingeschlossenen 103 Mann reichte allenfalls bis Mitternacht. Also fehlten mindestens zwei Stunden zur Rettung durch Heben des Bootes mit Lufttanks. Auf diesem Wege ging es nicht mehr. Jetzt fehlten die am Donnerstag gewissenlos vergeudeten wertvollen Stunden.

Hier ist die Liste der im Boot Eingeschlossenen: Von der Admiralität Captain Oram, Commander der Fünften U-Boots-Flottille, zu der die „Thetis“ gehören sollte, mit mehreren Offizieren seines Stabes; ferner der Kommandant der „Taku“ und der Ingenieur-Offizier der „Trident“, der Schwesterschiffe der „Thetis“. Weiter acht hohe Offiziere des „Department of Naval Construction at the Admiralty“, von denen die Werft zunächst nichts gewußt hatte — sie waren in letzter Minute an Bord gegangen, weil die Admiralität Warnungen erhalten hatte, die „Thetis“ stelle eine völlige Fehlkonstruktion dar und die Ausführung des Bootes sei so mangelhaft, daß die ganze O-Klasse überhaupt nicht seetüchtig und im Kriegsfalle nicht einsatzfähig sei.

Diese Herren hatten noch die verantwortlichen Ingenieure der Werft veranlaßt, sich der Jungfernfahrt in letzter Minute anzuschließen. Es waren also noch 30 führende Männer der

Werft an Bord, darunter der Konstrukteur dieses technischen Monstrums, Mr. F. Bailey, der Neffe des gewaltigen L. S. Amery (M. P.), des Repräsentanten der Werft im Unterhaus.

Der Kommandant der „Thetis“ war Lieutenant-Commander Bolus. Die Besatzung war bereits seit Monaten beim Bau des Bootes auf der Werft zugegen gewesen, um mit seiner komplizierten Apparatur vertraut zu werden. Vertraut wurde sie, aber Vertrauen zum Boot hatte sie nicht gewonnen. Im Gegenteil: die Andeutungen der Werftarbeiter und ihr Mißtrauen in das Können des Chefkonstrukteurs Baily, der nichts war als der Neffe seines Onkels, hatten sich auf die Besatzung übertragen.

Es schien, daß die Besatzung diesen Freitag nicht mehr überleben sollte ...

09:00

Wir kehren zur Unfallstelle zurück. Aus den Morsezeichen und den Hammerschlägen an die Außenwand hatten die Eingeschlossenen entnommen, daß Hilfe gekommen war. Um 9 Uhr tauchten plötzlich zwei Menschen neben dem Wrack auf. Die Schwimmer wurden sofort in die Rettungsboote genommen und auf den Zerstörer H. M. S. „Winchelsea“ gebracht, wo der die Rettungsmaßnahmen leitende Admiral und Befehlshaber der U-Bootwaffe die so unvermutet Aufgetauchten erwartete. Die zwei Geretteten waren Leutnant z. S. Woods und Captain Oram, Chef der Fünften U-Boot-Flottille.

Der Admiral begrüßte den Leutnant z. S. Woods mit großer Herzlichkeit und mit Handschlag. Als aber Captain Oram die Strickleiter hinaufkletterte, trat der Admiral einen Schritt zurück und sagte mit schneidender Schärfe:

„Ich bin aufs höchste erstaunt und befremdet, Herr Kapitän, Sie unter den Ersten zu sehen, die das Wrack verlassen. Ich hätte Sie als Letzten hier erwartet.“

Captain Oram ließ Kopf und Arme hängen. In seinem nassen Zustand bot er einen recht kläglichen Anblick, als er nun mit leiser Stimme antwortete:

„Ich wollte eine lebende Boje bilden, um die Auffindung des Wracks zu erleichtern...“

„Was ist denn das für eine dürftige Ausrede:“ fuhr der Admiral dazwischen. „Sie wußten doch aus den Hammerschlägen gegen die Bordwand des Wracks, daß wir die „Thetis“ bereits gefunden hatten. Sie selbst haben doch schriftlich gemeldet, daß im Boot Panik ausgebrochen sei. Um so mehr hatten Sie die selbstverständliche Pflicht, zusammen mit dem Leitenden Ingenieur als Letzter das Wrack zu verlassen. Was haben Sie zu Ihrer Verteidigung zu sagen?“

„Ich wollte eine lebende Boje bilden“, wiederholte der nasse Mann mit noch leiserer Stimme.

„Eine lebende Boje... Auf dem Wort ‚lebend’ liegt ja wohl der Ton. Ich habe genug von Ihnen gehört und suspendiere Sie mit sofortiger Wirkung vom Dienst.“

Der Admiral drehte sich ab und ließ Captain Oram stehen — lebend, aber doch ein toter Mann.

Von dieser Minute an wurden die zwei Geretteten, die zwei der vier allein brauchbaren Davies-Tauchretter benutzt hatten, auf Schritt und Tritt bewacht, nicht als Gefangene, wohl aber, um zu verhüten, daß sie ein Wort über die Ursache der Katastrophe ausplauderten. Denn immer noch fürchteten die Werftgewaltigen und ihre politischen Freunde einen gefährlichen Kurssturz, wenn die Wahrheit vorzeitig bekannt würde.

Das einzige, was zu dieser Stunde bekanntgegeben wurde, war die Mitteilung der Geretteten, daß die Luft im Boot bereits „foul“, d. h. verdorben gewesen sei...

Nachdem es nun zweifelhaft geworden war, ob die Zeit, mit Lufttanks das Boot zu heben, überhaupt ausreichen würde, blieb noch eine zweite Möglichkeit:

Die See war völlig glatt. Bei diesem Wetter war es möglich, das Wrack mit außerordentlich starken Trossen in Schlepp zu nehmen und auf seichteren Grund zu schleppen. An der Unfallstelle war das Meer etwa 40 Meter tief; wenn es gelang, das Boot auf dem völlig ebenen Meeresgrund an eine Stelle von nur wenigen Metern Tiefe zu schleppen, dann mußte man

an den Turm herankommen und ihn leerpumpen können. Auch sonst mußte die Rettung wesentlich erleichtert werden.

Zur Durchführung dieses Planes gehörten besonders starke Stahltrossen, denn das Wrack war durch das in die beiden Bugabteilungen eingedrungene Wasser natürlich sehr schwer geworden. Diese Stahltrossen waren aber an der Unfallstelle nicht zur Hand; sie mußten erst aus Birkenhead beschafft werden.

09:30

In Birkenhead traf der Funkbefehl ein, sofort Stahltrossen des größten Durchmessers zur Rettung zu beschaffen. Man brauchte Trossen von 9 inch, also von etwa 23 Zentimeter Umfang. Eine einzige Stahltrosse dieser Art wiegt mehr als 250 Tonnen.

Auf der Werft waren diese Stahltrossen nicht vorhanden, auch die Admiralität besaß keine dieser Stärke. Man wußte aber, daß die Firma Cohn sie vorrätig hatte. Der englische Stahl- und Schrotthandel ist zu 100 v. H. in jüdischen Händen, und da es keine arische Konkurrenz gibt, so hatte Cohn es auch nicht nötig, sich zu tarnen. Cohn war aus dem Schrotthandel hervorgegangen und beherrschte fast den gesamten Eisen- und Stahlhandel. Zu dieser Firma also begaben sich mehrere Beamte der Admiralität, um schleunigst die erforderliche Zahl dieser Mammuttrossen einzuhandeln, sie zu verladen und zur Unfallstelle in Marsch zu setzen.

In der Firma Cohn stellten die Beamten zu ihrer Überraschung fest, daß die Stahltrossen weit teurer waren, als in den vorgedruckten Anweisungen der Admiralität vorgesehen war.

Das Unternehmen hielt es nämlich für gut, außer dem Preis für die Stahltrossen auch noch ein „Lagergeld“ zu berechnen, wie es später zu seiner Rechtfertigung beteuerte. Diese Stahltrossen wären schon, so erklärte man, über ein Jahr am Lager gewesen; sie wären einmal von der Filiale Birkenhead bestellt worden, weil die Admiralität — angeblich — die Absicht geäußert hatte, derartig starke Trossen zu kaufen. Dann aber

wäre aus dem Geschäft doch nichts geworden, und die Stahltrossen hätten unverkäuflich umhergelegen und Zinsen gefressen — kurz, sie waren viel teurer als handelsüblich. Die einfachere Lesart, daß die Firma Cohn sich in Ausnutzung der Notlage bereichern wollte, bestritt sie in der späteren amtlichen Untersuchung mit Hartnäckigkeit und Emphase.

Der Beamte der Admiralität, der für den Einkauf verantwortlich und schon seit Jahrzehnten auf diesem Posten war, fühlte sich nicht befugt, über seine Dienstanweisungen hinauszugehen, wonach Stahltrossen dieses Umfanges nun einmal laut Marine-Dienstanweisung vom soundsovielten. Paragraph 14, Absatz 15, Zeile 16, den und den Betrag kosten dürfen und nicht mehr. Also ging der allzu genaue Beamte unverrichteterdinge davon und fragte erst einmal durch Funk an, ob er den Einkauf der Stahltrossen tätigen dürfe, obwohl die Firma Cohn mehr verlange, als nach der Marine-Dienstanweisung, Paragraphen 14, 15, 16, nun einmal bewilligt werden dürfe.

Er bekam die Antwort, er solle sofort einkaufen unter Vorbehalt späterer Reklamation. Also bewegte sich dieser Beamte erneut zur Firma Cohn — vermutlich nicht in der allerschnellsten Gangart, zumal sie seinem Alter nicht entsprach — und erfuhr dort, daß Cohn nur unbedingt, nicht unter Vorbehalt, verkaufen wolle. Das meldete er durch Funk dem die Rettungsarbeiten leitenden Kommandanten der an der Unfallstelle versammelten Einheiten. Es kam der Befehl zurück, daß ohne Vorbehalt gekauft werden solle.

Mindestens eine halbe Stunde war durch den verbrecherischen Eigennutz der Firma Cohn Ltd. vergeudet. Die Stahltrossen wurden nun ohne weitere Verzögerung auf einen Zerstörer verladen, der sofort zur Unfallstelle auslief.

Neben dem Heck der „Thetis“ tauchten wieder, wie schon vor einer Stunde, Luftblasen auf und gleich darauf zwei Männer, die sofort in Rettungsboote genommen wurden. Es waren F. Shaw, Angestellter von Cammell-Laird, und der Oberheizer Arnold. Sie berichteten, daß die Luft im Boot immer schlechter würde. Das Sprechen verursache Schmerzen und wäre fast unmöglich.

Aus Birkenhead wurde gemeldet, daß ein Preßluftapparat nirgends aufzutreiben sei, die vorhandenen seien unbrauchbar;

lediglich die erforderlichen Luftschläuche hätte man beschaffen können. Ohne Hochdruckluft nützten sie ja aber nichts.

Inzwischen waren auch Taucher mit Schneidebrennern eingetroffen. Mr. Brock, the Wreck Master (der Wrackmeister der Werft), stieg nunmehr mit diesen Tauchern in ein Ruderboot und ruderte zu Leutnant z. S. Woods, der sich dahin äußerte, daß die Situation „rather desperate“ (ziemlich verzweifelt) sei. Captain Nicholson ruderte an Bord der „Vigilant“ und erzählte Captain Hart, daß er der Ansicht sei, die Situation werde verzweifelt und irgend etwas müsse, und zwar sofort, geschehen — Ziffer 85 des amtlichen Berichts auf Seite 37.

Der Leser beachte die Ironie, mit der der Vorsitzer des Untersuchungsausschusses sich über die völlige Hilflosigkeit der Kommandanten der Rettungsexpedition äußert. Einer besucht den ändern und erzählt ihm, er halte die Situation für „verzweifelt“; sie rennen aufgescheucht wie Hühner hin und her, ohne in ihrer Ratlosigkeit einen vernünftigen Entschluß fassen zu können.

In ihrer Kopflosigkeit taten sie nun das Dümmste, was sie überhaupt tun konnten: Sie ließen mit Schneidebrennern ein Loch in die Schiffswand der „Thetis“ schneiden, obwohl dieser äußerste Teil des Hecks dicht vor der Schraube von innen überhaupt nicht erreichbar war. Plötzlich strömte den Tauchern Preßluft in gewaltiger Menge entgegen. Sie hatten also einen Lufttank beschädigt. Die Flut war noch immer im Steigen. Die Strömung war gewaltig. Plötzlich drehte sich das Heck der „Thetis“, die mit Trossen an der „Vigilant“ befestigt war, das Loch geriet unter die Wasserlinie, so daß die See hineinlief.

Nunmehr weigerte sich der Wrackmeister Brock, weiterzuarbeiten; er erklärte, „to leave his precarious post“, er wolle seinen allzu gefährlichen Posten lieber verlassen. Das tat er denn auch (Ziffer 84 des amtlichen Berichts).

Noch waren vierzehn Stunden bis Mitternacht. Von jetzt an eilte die Zeit mit Riesenschritten.

TUMULT AUF DEM WERFTGELÄNDE

10:00

Blenden wir wieder ab und wenden wir uns wieder zurück nach Birkenhead. Nie werde ich die Gesichter der vielen Tausende von Menschen vergessen, darunter die Angehörigen der Eingeschlossenen, die draußen vor den Toren der Werft Cammell-Laird in stumpfer Verzweiflung standen und auf neue Nachrichten warteten.

Miß Madge Earp hatte sich an diesem Freitagvormittag von mir getrennt. Sie besaß eine Visitenkarte von Mary Anderson, der Tochter des Verteidigungsministers, mit einer darauf geschriebenen Empfehlung an den Generaldirektor der Werft Cammell-Laird. Diese Karte hatte ihr die Gittertore der Werft geöffnet, während wir anderen draußen bleiben mußten. Die Stimmung der vor den geschlossenen Werfttoren Wartenden war nicht nur verzweifelt, sondern auch gereizt und voller Anklagen gegen die Werftleitung; manche interessante Einzelheit, die sonst nie zur Sprache gebracht worden wäre, kam in diesen Stunden des Wartens zutage.

Ebenso eingekeilt in der Menge wie ich stand nur wenig entfernt ein Mann, dessen verhärmtes und versorgtes Gesicht sich mir unauslöschlich eingeprägt hat.

„In jedem anderen Lande gibt es bei der Arbeit Schutzvorrichtungen, damit man nicht in eine Maschine gerät oder sonst auf der Arbeitsstelle einen Unfall hat — aber bei uns in England...?“ Er hielt statt jeder weiteren Worte seine rechte Hand hoch, an der alle Finger fehlten. „Zwölf Jahre habe ich auf der Werft gearbeitet, und dann ist mir das hier passiert, und jetzt bekomme ich eine Rente, die zum Sterben zuviel ist und zum Leben zuwenig.“

„...und warum haben sie keine Schutzvorrichtungen? Damit es billiger ist, damit sie mehr Dividenden auszahlen können. Rüstungsaktien sollen 30 v. H. bringen, dann erst sind die Leute an der Börse zufrieden“, murrte eine Frau.

„Ein Angestellter der Werft, der kurz vorher hier durchkam, soll gesagt haben, daß nicht genug Tauchretter an Bord der ‚Thetis’

sind. Es war der Werft zu teuer, neue Tauchretter anzuschaffen — darum hat man alte genommen, solche, bei denen schon die Nasenklemmen vor Jahr und Tag verlorengegangen sind, ohne daß man daran gedacht hätte, sie zu ergänzen. Das würde ja Geld kosten...“, sagte wieder ein anderer.

„Warum liegen die Lufttanks auf Strand, anstatt im Wasser zu schwimmen und jederzeit zum Abtransport bereit zu sein? Weil die Hafengesellschaft Geld verlangen würde, wenn die Lufttanks schwimmend verankert werden! Also wurden sie bei Flut auf Strand gesetzt, denn das Strandgelände gehört der Werft und kostet kein Lagergeld.“

„Für unsere Sicherheit ist kein Geld da, nur damit die Aktionäre mehr verdienen. Seit Jahren schon wird in diesem rasenden Tempo gerüstet und gerüstet — und alles geschieht auf Kosten der Sicherheit. Die ‚Thetis’ war ja noch gar nicht so weit, jetzt schon ihre Jungfernfahrt anzutreten“, meinte eine Frau, deren Mann als Obermeister zu den Eingeschlossenen gehörte. „Mein Mann sagt, die ganze ‚Thetis’-Klasse ist eine Fehlkonstruktion, und dann haben wir nicht genug Ingenieure, um den Arbeitern auf die Finger zu sehen. Nur damit mehr Geld verdient wird, werden ungelernte Arbeiter eingestellt, und die geschulten Werftarbeiter sind seit Jahren arbeitslos.“

„Recht hat sie’’, rief ein alter Mann. „Mein Sohn, der im Emaillierwerk arbeitet, hat mir immer schon gesagt: ‚Vater’, hat er gesagt, ‚das gibt noch mal ein großes Unglück, denn ‚billig und schnell’, das ist hier der oberste Grundsatz.’“

Die wartende Menge wurde unruhiger. Sie drängte auf das große Gittertor zu und verlangte immer dringender, jemand von der Direktion zu sprechen. Man wollte endlich Gewißheit haben. Man wollte nicht hier draußen stehen wie lästige Bittsteller. Schließlich gehörten die Wartenden ja fast alle ihr Leben lang zur Werft, teils als alte Werftarbeiter, deren Söhne jetzt in der Werft arbeiteten, teils als Frauen und Mütter der Verunglückten, ja manche Familien sogar seit Generationen. Trotzdem hatte die Werft es nicht verstanden, ihnen das Gefühl der Zugehörigkeit wie zu einer großen Familie zu geben. Man hatte sie als Tagelöhner behandelt, als Arbeitssklaven, die sich nur durch Streiks verständlich machen konnten — die man

aussperrte, wenn man wußte, daß kein Geld in den Streikkassen war. Jetzt rächte sich das bitter.

Vorn am großen Gittertor entstand ein Tumult. Der Pförtner wollte in hochmütiger Weise die Andrängenden zurückschieben; er ahnte nicht, welch eine gewaltige Kraft in einer vorwärtsdrängenden Menschenmenge steckt. Zäune wurden eingedrückt, eine Fensterscheibe zersprang, und furchtbare Schreie der in die Enge Geratenen und Gequetschten waren zu hören. Dann flog das breite Gittertor nach beiden Seiten auseinander. Der Strom der Menschenmenge ergoß sich unaufhaltsam in den Werfthof. Die Zeitungen haben zwar später behauptet, die Werftleitung habe die Menge „auf den Hof gelassen“ — aber ich weiß es besser, denn ich war dabei.

Auf der Treppe zum Verwaltungsgebäude wurde einer der Werftdirektoren sichtbar. Er rang die Hände und versuchte vergeblich, mit hoher Stimme den Lärm zu übertönen. Hinter ihm in der Tür zeigte sich jetzt Miß Madge Earp, die einen Photoapparat auf die Menge gerichtet hielt, sie verknipste einen ganzen Film...

Vergeblich hatte ich mich dagegen gewehrt, mich von dem Strom auf den Werfthof treiben zu lassen. Jetzt hob ich aus der Menge heraus den Arm, um mich Miß Earp bemerkbar zu machen, die mich bereits seit Minuten mit den Augen gesucht hatte. Sie erkannte mich endlich und winkte mir mit erhobenem Arm zu. Rechts und links neben mir wurden die Leute aufmerksam. Ein paar Zurufe erfolgten, die ich beantwortete; man hörte wohl an meiner Aussprache, daß ich Deutscher war.

Plötzlich — ehe ich noch wußte, wie mir geschah — bildete sich vor mir eine Gasse; man machte mir den Weg zur Treppe des Verwaltungsgebäudes frei. Von allen Seiten rief man mir freundliche Worte zu, und plötzlich war ich der Mittelpunkt von Sympathiekundgebungen.

Ich hatte keine Schuld an dem Gerücht, das in dieser Minute um mich entstand. Die Schuld trug einzig und allein die Werftleitung. Gerüchte liegen bei solch einem Unfall immer in der Luft, zumal wenn man eine wartende Menschenmenge, die um ihre nächsten Angehörigen bangt, stundenlang im

Ungewissen läßt. Vorher schon hatte ein Gerücht das andere abgelöst, und nun hieß es plötzlich: „Adolf Hitler hat Marinesachverständige mit dem Flugzeug von Deutschland herübergeschickt.“ Zunächst verstand ich gar nicht, was man eigentlich von mir wollte. Als ich es begriff, protestierte ich energisch; ich erreichte aber nur, daß man meinen Protest als „außerordentlich taktvoll gegenüber den englischen Marinesachverständigen“ auffaßte. Man glaubte, daß ich vor der Menschenmenge nicht wahrhaben wollte, daß „meine englischen Kollegen“ am Ende ihrer Weisheit angekommen waren, so daß wir Deutsche jetzt eingreifen mußten.

Die Tatsache, daß ich mit einer Abgesandten des englischen, Verteidigungsministers Sir John Anderson nach Birkenhead gekommen war, genügte vollauf, um meine Proteste abzuschneiden.

Man drängte mich zu einem Dampfer, der schon längere Zeit unter Dampf lag, um Rettungsgerät und außerdem ein paar Werftdirektoren zur Unfallstelle zu bringen. Um ein Haar wäre ich an Bord gewesen und der Dampfer hätte losgeworfen, aber jetzt wurde ich doch sehr ärgerlich. So sehr es mich interessiert hätte, die „Thetis“ mit eigenen Augen zu sehen, und so gern ich davon hier berichten würde — das wollte und das konnte ich denn doch nicht. Ich konnte die Menschen in ihrer Ratlosigkeit nicht enttäuschen. Also ließ man endlich von mir ab, und der Dampfer warf ohne mich los.

Ich habe nachher mit Engländern darüber gesprochen, wie dies Gerücht um mich entstehen konnte. Es entstand aus dem Gefühl der Menge, daß die technische Leitung der Werft kein Vertrauen verdiene, weil infolge der Vetternwirtschaft innerhalb der Werft nur der an einen leitenden Posten kam, der entweder selbst Großaktionär oder doch mit einem Hauptaktionär verwandt oder verschwägert war.

Eine weitere Voraussetzung für dies Gerücht war das bewundernde Vertrauen des Engländers in das Können eines deutschen Ingenieurs. Wenn z. B. der motorbegeisterte Engländer miterlebte, wie beim Automobilrennen in Donnington Deutschland den ersten, zweiten, dritten, vierten und fünften Platz belegte, dann nahm er voll Staunen den Hut ab.

„Schließlich ist das U-Boot eine deutsche Erfindung, ebenso wie der Zeppelin, und als damals ein deutscher Zeppelin mit englischer Besatzung in Nordfrankreich verbrannte, da mußte ja auch ein deutscher Fachmann, Dr. Eckener, nach London kommen und uns Engländern sagen, was wir falsch gemacht hatten", schloß der Engländer, mit dem ich über das peinliche Gerücht sprach.

Ich darf zu diesem Zwischenfall bemerken, daß der kleine Mann in England offenbar instinktiv fühlte, wie ehrlich der Führer die Freundschaft Englands suchte; sonst wäre dies Gerücht niemals entstanden. Der Instinkt des Volkes ist unfehlbar und nicht zu betrügen...

11:00

Die Flut stieg weiter. Das aus dem Wasser herausragende Heck der „Thetis"' war fast schon wieder überflutet. Das sinnlos in die Bordwand geschnittene Loch war vom eindringenden Wasser bereits völlig überflutet und nicht mehr zu sehen. Die Kommandanten aller versammelten Fahrzeuge traten unter dem Vorsitz des Admirals, des Befehlshabers der U-Boot-Streitkräfte, zu einer Beratung zusammen.

Die Stahltrossen waren unterwegs; aber ehe sie nicht an der Unfallstelle eingetroffen waren, konnte nichts geschehen. Die Lufttanks konnten in frühestens einer halben Stunde schwimmfähig sein. Dann erst konnten sie, wahrscheinlich schon zu spät, in Marsch gesetzt werden.

Der Chef des Stabes des Befehlshabers der U-Boot-Streitkräfte, Captain J. A. P. Mac Intyre, nahm das Wort:

„Vor wenig mehr als einer Woche, Ende Mai 1939, ist an der Küste von New Hampshire bekanntlich das amerikanische U-Boot ‚Squalus' untergegangen, eine merkwürdige Duplizität der Ereignisse. Wir wollen uns doch einmal die Frage vorlegen, ob wir nicht aus diesem Parallelfall, der uns noch in frischer Erinnerung ist, lernen können, um die dort gewonnenen Erfahrungen hier nutzbringend anzuwenden."

Der Admiral sagte zustimmend:

„Ich denke schon unaufhörlich an diesen Parallelfall, aber ich sehe keine Möglichkeit, für die Rettung der ‚Thetis' die Erfahrungen der Amerikaner zu verwerten. In jenem Fall lagen die Dinge so:

„29 Mann der Besatzung der ‚Squalus' ertranken, 59 Mann wurden gerettet. Das Wetter war auch in diesem Parallelfall ausgezeichnet, ebenfalls strahlender Sonnenschein und ebenfalls Windstille und völlig ruhige See. Die Amerikaner hatten in zweifacher Hinsicht einen großen Vorsprung vor uns: Erstens besaßen sie eine sogenannte ‚diving bell', eine Taucherglocke, und zweitens besaßen sie Spezialluftttanks, die nicht nur wie unsere primitiven Tanks bei Ebbe mit dem gesunkenen Boot verkettet werden und dann bei Flut das Boot heben. Die Amerikaner lassen ihre Lufttanks halb voll Wasser laufen, das dann wieder herausgepumpt wird, so daß die Tanks weniger von Ebbe und Flut abhängig sind. Die Amerikaner haben damals ihre Lufttanks mit solchem Eifer leergepumpt, daß die ‚Squalus', die auf dem Meeresgrund lag und sich dort im Sand festgesogen hatte, mit großer Gewalt hochgerissen wurde und plötzlich zum Entsetzen der Rettungsmannschaften mit großem Schwung zwischen den Tanks auftauchte, mit dem Bug hoch in die Luft schoß, dann zurückfiel, die Ketten zerriß und nun endgültig unterging. Diese Erfahrung der Amerikaner können wir kaum verwerten, denn die , Thetis' steht ja nur mit ihrem Bug auf dem Meeresgrunde auf und hat sich also auch nicht mit ihrer ganzen Länge festgesogen.

Ferner besitzen wir keine Spezialtanks mit ihrem besonders kräftigen Zug, und endlich liegen unsere primitiven Lufttanks ja noch immer auf Land und werden vielleicht überhaupt zu spät kommen. Die Erfahrungen mit der Taucherglocke waren im Fall der ‚Squalus' bei den Amerikanern ausgezeichnet. Sie wurde einfach von einem Rettungsdampfer aus zur ‚Squalus' herabgelassen und hat sämtliche Besatzungsmitglieder, die nicht bereits beim ersten Wassereinbruch im Boot ertrunken waren, heraufgeholt. In unserem Falle der ‚Thetis' ist jede Erörterung darüber müßig, denn wir besitzen in ganz England keine einzige Taucherglocke."

Die Kommandanten schwiegen bedrückt. Man wußte, daß noch eine andere Parallele zwischen der „Squalus“ und der „Thetis“ bestand, die nicht zur Sprache gekommen war: Beide Unfälle beruhten nicht auf einem Zufall, sondern auf dem Grundsatz der englischen und amerikanischen Werften, hohe Dividenden für ihre Aktionäre auf Kosten der Sicherheit herauszuwirtschaften. Seit Jahren galt auch auf den amerikanischen Werften der Grundsatz: Billig und schnell. Hier zeigte sich die Schattenseite des Gewaltrüstens, wie es dort in den letzten Jahren in einem gehetzten Tempo durchgeführt wurde. Das Tonnageproblem mußte nach den Erfahrungen des Weltkrieges auch das Problem eines neuen Krieges werden. Darum wurden die Kriegs- und Handelsschiffe noch unfertig in Konstruktion und Ausführung vom Stapel gelassen. Mochte die Admiralität zusehen, wie sie mit den Kästen fertig wurde, wenn sie nur erst einmal bezahlt waren.

Die Kommandanten ließen sich zu ihren Schiffen zurückrudern. Die Beratung war ergebnislos verlaufen. Man konnte nichts tun, ehe nicht die Stahltrossen zum Abschleppen eingetroffen waren. Und weitere kostbare Zeit verstrich.

An der Stelle, wo eben noch die Schraube der „Thetis“ steil aus dem Wasser herausgeragt hatte, spülte jetzt die immer noch steigende Flut, spielten die Wirbel des Wassers, in denen das Wrack verschwunden war.

11:30

Endlich hatte die Flut in Birkenhead, an dem schräg ansteigenden Ufer höher kriechend, die Lufttanks erreicht. Schon umspülte sie deren Rundung, aber noch immer rückten und rührten sich die Kolosse nicht von der Stelle. Werftarbeiter standen bis zum Leib im Wasser und suchten mit gewaltigen Hebebäumen der immer noch nicht tragenden Kraft des Wassers nachzuhelfen. Ein paar Minuten für die eingeschlossenen Kameraden draußen galt es zu gewinnen. Aber noch mußte man warten — die Flut mußte noch höher steigen.

Inzwischen erhielten die Direktoren der Werft, die in qualvoller Unruhe im Verwaltungsgebäude warteten, die erste erfreuliche Nachricht der letzten 24 Stunden:

Die Londoner Börse hatte völlig ruhig eröffnet, die Cammell-Laird-Aktien waren nicht um einen einzigen Punkt gefallen. Allgemein hatte die City „mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, daß die ‚Thetis' versichert war." Wie hoch sie versichert war und gegen welches Risiko, das ahnte niemand an der Börse, da alle Zeitungen — mit Ausnahme der „Times" — nur den kurzen Satz gebracht hatten: *„die ‚Thetis' war versichert".* Die „Times" hatten von 20 v. H., die „gestern im Londoner Markt untergebracht" worden waren, gesprochen, aber so verklausuliert, daß niemand daraus erkennen sollte und erkennen konnte, daß nur diese 20 v. H. versichert waren, 80 v. H. des Neuwertes dagegen unversichert blieben...

Die Werftdirektion in Birkenhead atmete auf. Es hätte auch anders kommen können. Als vor einer Woche das amerikanische U-Boot „Squalus" ebenfalls noch vor der Abnahme durch die Admiralität bei Versuchsfahrten der Werft unterging, da erfolgte ein gewaltiger Kurseinbruch an der New Yorker Börse. Die Zeitungen hatten plötzlich die Sensation gebracht:

„3000000-Dollar-Unterseeboot gesunken."

„29 Tote"

Nachher stellte sich dann in New York heraus, daß die „Squalus" von Anfang an zu 100 v. H. versichert war; trotzdem hatten sich die Aktien der Werft an der Börse nicht wieder völlig erholt, denn das breitere Publikum hatte das Vertrauen in die Schiffe dieser Werft verloren. Im Falle der „Thetis" war dank der Geschicklichkeit von Sir John Anderson eine Börsenkatastrophe vermieden worden, zumal die Werft und die Regierung durch Stützungskäufe einem Kurseinbruch an jenem Freitag zuvorkamen, der um ein Haar ein „Schwarzer Freitag" geworden wäre...

Jetzt endlich war es in Birkenhead so weit: die Lufttanks schwammen. Ein Schlepper lag bereits seit Stunden unter Dampf. Die Schlepptrossen waren längst festgemacht und zogen die Tanks vom Strand. Mit einer letzten Kraftanstrengung

schoben Hunderte von kräftigen Männerfäusten die Tanks in tieferes Wasser. Mit der größtmöglichen Geschwindigkeit verließ der Schleppzug den Hafen von Birkenhead.

Noch waren es zwölf Stunden bis Mitternacht, bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Luft im Innern des Bootes verbraucht sein mußte. Noch immer war es nicht ausgeschlossen, daß die Hilfe noch rechtzeitig kam. Die Spannung wuchs ins Unerträgliche.

12:00

Ein Flugzeug der R. A. F., das über der Unfallstelle kreiste, warf eine Meldung ab, es habe soeben am Horizont den herannahenden Zerstörer gesichtet, der die Stahltrossen an Bord hatte, mit denen die „Thetis“ auf seichten Grund geschleppt werden sollte.

Es konnte noch etwa eine halbe Stunde dauern, bis dieser Zerstörer die Unfallstelle erreicht haben würde. Er hatte wahrhaftig gute Fahrt gemacht: über 30 Knoten in der Stunde.

Inzwischen aber waren die Taucher zu der Erkenntnis gekommen, daß es dann völlig ausgeschlossen sein würde, die ungeheuer schweren Stahltrossen unter Wasser am schrägliegenden Boot festzumachen.

Jetzt, in dieser Minute um 12 Uhr mittags, wäre es noch möglich gewesen, weil jetzt gerade Ruhigwasser herrschte, die Zwischenzeit zwischen Flut und Ebbe. Sobald aber erst einmal die strömenden Wassermassen zurückfluteten, würde es unmöglich sein, sich unter Wasser am Boot zu halten und dort zu arbeiten. Jetzt fehlte die halbe Stunde, die die Firma Cohn dazu mißbraucht hatte, in Ausnutzung der Notlage der Admiralität höhere Preise für ihre Stahltrossen herauszuschlagen. Auch die amtliche Untersuchung des Unfalls ergab später, daß es nur in der Zwischenzeit zwischen Ebbe und Flut und Flut und Ebbe, also bei Ruhigwasser, möglich ist, daß Taucher unter Wasser arbeiten; diese Zwischenzeit beträgt jedesmal weniger als eine Stunde.

Es ist ja auch dem Laien begreiflich, daß es unmöglich sein muß, mit schwerfälligen Stahltrossen im Umfang von 23 Zentimeter unter Wasser zu hantieren, wenn die Wassermassen mit großer Gewalt am glatten Bootskörper strudelnd vorbeiströmen.

EIN UNFAßBARES VERBRECHEN

12:00

Noch immer war genügend Zeit, die Männer im Boot zu retten. Einer der transportablen Preßluftapparate war inzwischen in fieberhafter Eile repariert und zum Abtransport fertig gemacht worden. Jetzt war nichts weiter nötig, als ihn in ein Wasserflugzeug zu verladen, ihn zur Unfallstelle zu bringen, einen Taucher auf den Meeresgrund zu schicken, auf dem die „Thetis" ja nun wieder lag, um die Luftschläuche anzuschließen und erst einmal die Eingeschlossenen mit frischer Luft zu versorgen.

Wenn diese Vorarbeiten erst einmal durchgeführt waren, dann konnten die Rettungsmaßnahmen noch einen Tag andauern, denn dann war die drohende Mitternachtsstunde hinausgeschoben, die das Leben der Eingeschlossenen gefährdete.

In dieser Minute, um 12 Uhr 30, geschah das unfaßbare Verbrechen: Mr. Thomas McKenzie, der leitende Cheftaucher von Cox & Danks, der berühmten Taucherfirma, der sich mit seinen Tiefseetauchern von Scapa Flow aus um Mitternacht, d. h. vor mehr als zwölf Stunden, der Werft Cammell-Laird telegraphisch zur Verfügung gestellt hatte, sobald er von der Katastrophe erfuhr, erhielt erst jetzt — nach $12^1/_2$ Stunden — das Antworttelegramm der Werft. Sie dankte ihm für sein freundliches Angebot, das sie mit der Begründung ablehnte, die „Thetis" sei inzwischen gefunden worden und alle an Bord seien in Sicherheit. Zu einem Zeitpunkt, an dem die Kommandanten sich gegenseitig auf ihren Schiffen besuchten und einander vorjammerten, sie seien verzweifelt, wagte die Werft noch ein solches Telegramm zu schicken.

Dieser Vorgang ist unfaßbar. Jeder Angehörige der englischen Marine weiß, daß Thomas McKenzie und seine Taucher die einzigen sind, die daran gewöhnt sind, in solche Tiefen zu tauchen. Sie arbeiten seit Jahren an der Hebung und Auswertung der bei Scapa Flow versenkten deutschen Flotte. In ihrem Streben, ihre Verfehlungen und Unterlassungen zu

vertuschen, war es der Werft lieber, daß das U-Boot mit seiner Besatzung für immer verschwand, als daß die Spezialtaucher es vielleicht doch noch zugleich mit den Zeugen und Anklägern wieder an die Oberfläche brachten. Für die nur an geringe Tiefen gewöhnten Taucher an der Unfallstelle blieb also nur die Möglichkeit, die nächste Ebbe und Ruhigwasser abzuwarten, d. h. die Zeit zwischen 17 und 18 Uhr.

Die Zeit drängte immer mehr, denn um 18 Uhr würde nur noch für sechs Stunden Luft im Boote sein...

14:00

Wir überspringen jetzt die Zeit zwischen 12 Uhr 30 und 14 Uhr und schalten uns wieder ein, als der Zerstörer mit den geretteten Überlebenden in Birkenhead eintrifft. Kaum hatte er am Pier festgemacht, als die vier Männer der „Thetis“ auch schon von Reportern umlagert wurden, die genaue Einzelheiten über die Ursache der Katastrophe erfahren wollten, deren Anlaß ja bisher noch verschwiegen worden war.

Nach der bisher von der Werftleitung verfolgten Taktik, möglichst alles zu vertuschen und zu verschweigen, schien die Vermutung nur allzu begründet, daß der Grundsatz der Werft „billig und schnell“ den Unfall verschuldet hatte.

Die Geretteten wurden aber vor unseren Augen in ein Auto geladen und — rechts und links von Motorradfahrern eskortiert — in ein Krankenhaus übergeführt. Dennoch ließ die Meute der Journalisten nicht locker; sie folgte ihnen natürlich bis in das Krankenhaus hinein. Dort hieß es, daß die Geretteten sehr erholungsbedürftig seien, denn es sei eine ungeheure Anstrengung gewesen, bei der Schrägstellung des U-Bootes die Tauchkammer überhaupt zu verlassen.

Den Reportern gelang es dann aber doch durch Bestechung, an einen der vier heranzukommen. Er gab ihnen den folgenden Bericht, den ich durch den oben schon mehrfach erwähnten Befund der amtlichen Untersuchungskommission ergänze. Er deckt die Ursachen der Katastrophe, die klar rekonstruiert werden konnte, auf.

Wir stellen, da wir nun genaue Einzelheiten über die Entstehung des Unglücks erfahren, unsere Uhren wieder um ein paar Stunden zurück auf den allerersten Anfang unseres „Tagebuches“ oder besser Stundenbuches, nämlich auf die Stunde, als die „Thetis“ kurz vor 14 Uhr am Donnerstag tauchte. Das heißt, sie tauchte nicht, sondern sie versuchte zu tauchen, aber es mißlang ihr.

Nicht weniger als 50 Minuten mühten sich der Kommandant, Kapitänleutnant Bolus, und die Besatzung, das Boot zum Tauchen zu bringen; es gelang nicht. Die „Thetis“ sank gerade so weit unter, daß das Geschütz unter Wasser war; im übrigen erwies sie sich aber vorn als zu leicht.

Die Torpedorohr-Abteilung, vorn im Bug des Bootes, hatte ein Leutnant Woods unter sich, der dafür verantwortlich war. Das Riesenboot war in sechs Abteilungen eingeteilt:

1. Torpedorohr-Abteilung (im Bug) 6 Rohre
2. Torpedo-Lagerraum
3. Messeraum
4. Kommandoraum
5. Hauptmaschinenraum
6. Steuerraum (im Heck).

Dieser Leutnant Woods also warf, als das Boot nicht tauchen wollte, die Frage auf, ob man nicht zwei seiner Torpedorohre fluten solle, um das Boot vorn schwerer zu machen. Der Befehl, Wasser in zwei der Torpedorohre hineinzulassen, wurde ihm aber vom Kommandanten nicht gegeben.

Wohl um sich irgendwie zu beschäftigen, kam Leutnant Woods auf die neue Idee, sich sämtliche Torpedorohre von innen anzusehen und zu prüfen, ob sie auch trocken seien, d. h. ob sich nicht irgendwo Undichtigkeiten zeigten.

Zunächst überzeugte sich Leutnant Woods — assistiert von seinem Torpedomaat Mitchell und dem Obermatrosen Hambrook —, daß die Mündungsklappen aller sechs Torpedorohre zur See hin geschlossen waren.

Diese Mündungsklappen werden bei den U-Booten der englischen „Thetis“-Klasse ölhydraulisch betätigt. In der Torpedorohr-Abteilung sind sechs Hebel angebracht, einer für jedes Rohr, die in der sogenannten „neutralen Stellung“

senkrecht nach oben zeigen. Legt man sie um 45 Grad nach vorn um, so öffnet sich die entsprechende Mündungsklappe des Torpedorohres in etwa fünf bis sieben Sekunden draußen zur See. Will man die Mündungsklappe wieder schließen, so muß man den Hebel in die „neutrale Stellung“ (d. h. also senkrecht nach oben zeigend) wieder zunächst zurückstellen und dann nach achtern um 45 Grad umlegen. Dann wird die Mündungsklappe draußen wieder geschlossen.

In der „neutralen Stellung“, d.h., wenn der Hebel senkrecht nach oben zeigt, kann man an diesem Hebel also nicht ablesen, ob die Mündungsklappe gerade offen oder geschlossen ist. Hierfür gibt es an anderer Stelle einen Zeiger, der vor einem Schild mit den Worten „offen“ und „geschlossen“ angebracht ist. Er liegt aber so ungeschickt dicht über dem Deck in Kniehöhe und ist außerdem noch durch ein paar Rohre fast verdeckt, daß man ihn nur mit Körperverrenkungen sehen kann.

Leutnant Woods also wollte gern mit einer Lampe in jedes der ihm unterstellten sechs Rohre hineinleuchten, um nach etwaigen Undichtigkeiten zu fahnden. Bei den Torpedorohren 1 — 4 gelang ihm das auch zu seiner vollsten Zufriedenheit. Sie waren alle trocken und frei von Undichtigkeiten.

Jedesmal hatte er, bevor er die Bodenklappe (den Verschluß des Torpedorohrs zum Bootsinnern hin) öffnen ließ, eigenhändig den sogenannten „Prüfhahn“ aufgemacht. Er befindet sich in jeder Bodenklappe und läßt aus einer kleinen verschließbaren Öffnung Wasser fließen, falls das Torpedorohr in diesem Augenblick voll Wasser ist.

Als Leutnant Woods jetzt also den Prüfhahn des Torpedorohres Nr. 5 öffnete, floß kein Wasser heraus, was er für ein untrügliches Zeichen hielt, daß das Rohr wasserfrei war. Er konnte nicht wissen, daß — wie sich Monate später bei der amtlichen Untersuchung des inzwischen gehobenen Bootes ergab — das Loch dieses Prüfhahns durch Asphaltemaille verstopft war. Beim Emaillieren dieser Teile der Torpedorohre hatte der Lackierer das Prüfhahnloch mit Emaille verschlossen, anstatt einen Pfropfen Werg vorher in das Loch

hineinzustecken, und der Abnahmeingenieur hatte den Fehler nicht bemerkt.

Nun wäre an sich durchaus noch kein Unglück entstanden; denn solch ein Prüfhahn verstopft sich öfter mal, und um das Loch zu reinigen, ist ein besonderer Apparat, der sogenannte „Stecker“ vorgesehen, mit dem man feststellen kann, ob das Loch auch nicht verschmutzt ist. Dieser „Stecker“ fehlte aber.

Da also der Hebel der Mündungsklappe in neutraler Stellung senkrecht nach oben stand und auch aus dem Prüfhahn kein Wasser lief, befahl Leutnant Woods dem Obermatrosen Hambrook, die Bodenklappe von Torpedorohr Nr. 5 zu öffnen.

Die Klappe ließ sich diesmal schwerer als bei den vier bereits durchgesehenen Rohren bewegen, aber plötzlich wurde sie mit einem gewaltigen Schlag zurückgeworfen, und ein dicker Wasserstrahl schoß in das Boot.

Alle Zeugen sagten übereinstimmend aus, daß dabei ein ungeheurer Luftstoß vom Bug her durch das ganze Boot ging.

Leutnant Woods glaubte offenbar keine Sekunde daran, daß die Mündungsklappe außen zur See hin offen sein könnte. Sonst hätte er mit einem Griff den Hebel der Mündungsklappe nach achtern um 45 Grad umlegen können, die Klappe draußen am Rohr hätte sich in etwa fünf Sekunden geschlossen und man hätte das bis dahin eingedrungene Wasser wieder auspumpen können. Leutnant Woods und seine Männer dachten aber nicht daran, sie dachten nur an Flucht. Dabei hatten sie noch Schwierigkeiten, sich durch die Schottentür in die nächste Abteilung zu retten, denn sie stolperten bei der Enge des Raumes alle durcheinander.

Dann war es schwer, die Schottentür zu erwischen, denn sie ging nach vorn auf und war durch einen Hebel festgehalten.

Leutnant Woods ließ daraufhin auch diese Abteilung im Stich und flüchtete weiter in die nächste Abteilung. Nur der Oberleutnant z. S. Jameson und der Maschinenraumhandwerker Howells faßten sich ein Herz, stiegen bis zu den Knien in das immer höher steigende Wasser der Torpedoabteilung zurück, und anstatt nun mit einem Griff den Hebel der Mündungsklappe des Torpedorohrs Nr. 5 nach achtern auf „geschlossen“ zu stellen und damit das Rohr

abzudichten, machten sie die Schottentür frei, stiegen in die zweite Abteilung, den Torpedo-Lagerraum, zurück und begannen, die Schottentür dicht zu machen.

Das ist auf deutschen U-Booten ein einziger Handgriff. Die Engländer haben aber noch vielfach die alten Schottentüren mit 18 verschiedenen „Drehschnallen mit Schmetterlingsschrauben“, d. h. sie müssen 18 Schrauben anziehen, und das erfordert schon eine zeitraubende Arbeit. Hinzu kam noch, daß eine dieser prähistorischen Drehschrauben sich in der Eile zwischen Tür und Türrahmen (dem sogenannten Türsüll) eingeklemmt hatte, so daß die Tür erst wieder ein wenig geöffnet und dann erneut geschlossen werden mußte. Gerade hatte Oberleutnant Jameson mit Howells die erste der 18 Schrauben fest angezogen und gesichert sowie fünf weitere leicht angezogen — während zwölf noch lose herunterhingen, wie die spätere amtliche Untersuchung nach der Hebung des Bootes ergab —, da stellte sich plötzlich die „Thetis“ auf den Bug und schoß in die Tiefe, um gleich darauf mit einem heftigen Anprall in einem Winkel von 45 Grad auf dem Meeresgrund aufzuschlagen. Tische und Stühle kamen ins Rutschen und polterten gegen das Schott, an dem drei Mann gerade mit dem umständlichen Festziehen der Schrauben beschäftigt waren. Inzwischen hatte sich nämlich Leutnant Woods doch wieder ein Herz gefaßt und war in den Torpedo-Lagerraum zurückgekehrt, nachdem er laut gebrüllt hatte, das Boot solle „auftauchen“. Das Boot folgte aber, wie gesagt, diesem Befehl nicht, sondern tat genau das Gegenteil.

In der gleichen Sekunde, als das U-Boot auf dem Meeresgrund heftig aufschlug, ging in dieser Abteilung das Licht aus. Daraufhin ließen die drei Mann die Schottentür im Stich und flüchteten zum zweitenmal nach achtern in den dritten, den Messeraum — wobei sie sich mühsam im Dunkeln an den Schienen für die Torpedos hochziehen mußten.

Die Schottentür zwischen dem zweiten und dritten Raum war von derselben Konstruktion, wie man sie an den deutschen U-Booten hat, nämlich mit einem Hebelgriff zu betätigen. Sie wurde zugeschlagen und dicht gemacht, und nun erst begann man sich zu fassen und seine Gedanken zu ordnen.

Es ist später wiederholt in der Presse die Frage erörtert worden, warum die Werft Cammell-Laird zwischen der ersten und der zweiten Abteilung jene veraltete Schottentür mit den 18 Schmetterlingsschrauben eingebaut hatte. Die Werft wußte darauf keine andere Antwort, als daß sie solche Tür „noch auf Lager gehabt hätte und doch verwerten wollte“. Die Umänderung hätte ein paar Pfund gekostet; also auch hier zeigte sich wieder der Grundsatz, wegen einer höheren Dividende überall auf Sicherheit zu verzichten.

Dennoch wäre kein Unglück eingetreten, wenn die drei Mann die sechs der achtzehn Schmetterlingsschrauben wenigstens gleichmäßig, d. h. stets je zwei einander gegenüberliegende, angezogen hätten — so etwa wie jeder vernünftige Autofahrer, der ein Rad wechselt, natürlich nicht erst die Schrauben oben und dann erst die unteren, sondern stets zwei gegenüberliegende anzieht, um ein „Kippen“ zu vermeiden. Als aber diese drei Mann jetzt endlich zum Nachdenken kamen und von ihrem Kommandanten und den an Bord befindlichen Werftvertretern ausgefragt wurden, da stellte es sich heraus, daß die sechs Schrauben nur an der oberen Kante der Schottentür angezogen waren, an den Seiten aber und am unteren Rande der Tür hingen die Schrauben mit ihren langen Gewinden noch lose herunter. Es wurde klar, daß der Wasserdruck dieser erheblichen Tiefe die Tür unten so weit abdrücken würde, daß allmählich auch die zweite Abteilung vollaufen mußte.

Es wäre zwar möglich gewesen, mit einer vollgelaufenen Abteilung wieder aufzutauchen, aber mit zwei gefluteten Abteilungen war das undenkbar, und von jetzt an war die „Thetis“ auf Hilfe von außen angewiesen...

Inzwischen begann das U-Boot, das noch immer im spitzen Winkel mit dem Bug auf dem Meeresboden aufstand, allmählich achtern wegzusinken und sich fast waagerecht auf den Meeresgrund zu legen.

Alle die Autoritäten im Boot strengten nun ihre Köpfe an, was man tun solle, um der Situation Herr zu werden. Es gab einen Weg: Zwischen der zweiten und dritten Abteilung liegt die vordere Tauchkammer (die vordere Entweichkammer —

Forward Escape Chamber), ein zylindrischer, enger Raum mit einer Klappe nach außen, oben einer Tür zum inzwischen nun voll Wasser stehenden, zweiten Torpedo-Lagerraum und einer achteren Tür zum nicht gefluteten dritten Raum.

Man konnte nun einen Mann mit einem der früher beschriebenen Sauerstoffapparate versehen, dem sogenannten Tauchretter, ihn in die Tauchkammer hineinstellen, konnte dann ganz allmählich Wasser in die Kammer einlassen, und dann mußte der Mann die vordere Tür zur zweiten (gefluteten) Abteilung öffnen, mußte nach vorn gehen, den Hebel der Mündungsklappe umlegen und das Torpedorohr Nr. 5 damit schließen — er konnte zum Überfluß auch die Bodenklappe dieses Rohres Nr. 5 schließen. Dann mußte er in die Tauchkammer zurückgehen, die Tür hinter sich schließen und das Zeichen geben, das Wasser aus der Tauchkammer herauszupumpen, so daß er dann wieder in die dritte Abteilung durch die andere Tür zurückgehen konnte.

Sobald das Torpedorohr Nr. 5 damit dicht war, konnten die Pumpen angestellt und die beiden ersten Abteilungen leergepumpt werden, womit das U-Boot wieder voll manövrier- und auftauchfähig geworden wäre.

Oberleutnant Chapman meldete sich freiwillig. Er ging kurz nach 16 Uhr in die Tauchkammer, angetan mit einem Davies-Tauchretter. Die Kammer wurde dann geflutet. Als sie aber kaum halbvoll war, signalisierte er, es solle wieder gelenzt werden, was auch geschah. Als er unverrichteterdinge wieder herausstieg, war er ganz fassungslos, daß er so versagen konnte, aber er sei „zu zaghaft, verwirrt und außerstande, den Plan durchzuführen“ (too faint-hearted and dizzy to be able to carry out the scheme). Die Durchführung dieser Aufgabe ist eine reine Mutfrage. Die Tauchkammer ist ziemlich eng und zylindrisch; man steht eingekeilt zwischen den engen Wänden und atmet aus dem ungewohnten Luftsack. Dann fühlt man, wie das Wasser allmählich in die Schuhe läuft, dann bis zu den Knien steigt, dann bis *zu* den Hüften, zum Gürtel, zum Halse, und nun kommt der kritische Moment, wo das Wasser bis zum Mund, zur Nase, zu den Augen klettert, und jetzt heißt es durchhalten. Man braucht sich nur klarzumachen, daß man aus

dem Sack reichlich genug Luft hat, um die vielfache Zeit auszukommen, die zum Auftauchen an die Oberfläche oder zu der oben beschriebenen Aufgabe gebraucht wird; jeder Taucher muß dies anfängliche Gefühl der Beängstigung überstehen, aber dieser englische Marineoffizier versagte.

Es mag hier eingeschaltet werden, daß jeder deutsche U-Boot-Fahrer während seiner Ausbildung mit dem Tauchretter in allen nur möglichen Lagen vertraut gemacht wird und so ein Versagen auf Grund der soliden Ausbildung bei uns nicht vorkommen kann. Diese fehlte bei den Engländern. Nachdem also der Oberleutnant Chapman die Kammer wieder, verlassen hatte, meldete sich nunmehr Leutnant Woods. Er stellte aber die Bedingung, daß er nicht allein ins Dunkel und in die Gefahr hineingehen müsse, einer solle mitkommen. Torpedomaat Mitchell meldete sich. Beide gingen — ausgerüstet mit Davies-Tauchrettern — in die Tauchkammer, die ganz allmählich wieder geflutet wurde. Nachdem das Wasser aber bis zu ihren Augen gestiegen war, signalisierte Mitchell, daß er Schmerzen an den Ohren habe; die Kammer wurde zum zweitenmal gelenzt.

Als beide wieder herausgekommen waren, erklärte Leutnant Woods, daß er keinerlei Schmerzen empfunden habe, zumal man ganz langsam, nämlich in 15 Minuten, die Tauchkammer geflutet hatte; auch Oberleutnant Chapman hatte keinen Schmerz verspürt, so daß man annehmen muß, daß Mitchell lediglich Angst vor der eigenen Courage bekommen hatte.

Anstatt daß der Leutnant Woods sich nun doch entschloß, allein in die Kammer zu gehen, verlangte er wieder, daß ein anderer ihn begleite; diesmal meldete sich der Zweite Bootssteuermann Smithers freiwillig. Als aber die Kammer wiederum fast voll war, signalisierte Smithers, daß er wieder heraus wolle, und wieder wurde — anstatt nun einfach erst einmal dem Leutnant Woods Gelegenheit zu geben, seinen Auftrag auszuführen — aus zarter Rücksicht auf die Nerven von Smithers die Kammer zum drittenmal gelenzt.

Das Wasser, das bei diesen drei Versuchen in die Kammer eingelassen und wieder herausgepumpt wurde (insgesamt etwa vier Tonnen), mußte von Hand zu Hand nach achtern getragen

werden, um zu verhindern, daß das Seewasser mit den Batterien, die dann das giftige Chlorgas entwickeln, in Berührung kam.

Da sich keine Freiwilligen mehr fanden und Leutnant Woods, der einzige Freiwillige, unter gar keinen Umständen allein gehen wollte, so wurde dieser Rettungsplan aufgegeben (decided to abandon this scheme).

Soweit das amtliche Untersuchungsergebnis. Wenn trotz dieses kläglichen Versagens die Zeitungen von „heldenhafter, todesmutiger Opferbereitschaft der Mannschaft" sprachen, „die erneut den hervorragenden Geist in der Marine des seebeherrschenden Albions bewiesen" hätten, so kann man nur erstaunt den Kopf schütteln. Die Wahrheit sieht ganz anders aus. Der schriftliche amtliche Bericht nennt auf Seite drei unter Ziffer 3, IV, als eine der sechs Ursachen des Unglücks: „Das Versagen der „Thetis"-Besatzung, das Wasser aus den beiden gefluteten Abteilungen herauszupumpen."

Die sechs Ziffern des Berichts, die die Ursachen des Unglücks behandeln, beginnen meist mit den Worten „the failure", „das Versagen" der Werft, das Versagen der Besatzung und das Versagen der Rettungsexpedition — alles in allem ist der Bericht eine schonungslose Bloßstellung der untüchtigen Enkel tüchtiger Großväter, die vor langer und nie wiederkehrender Zeit als ganze Kerle im Gegensatz zu ihren verweichlichten Nachkommen die Flagge der englischen Flotte auf allen Meeren zeigten. Es war einmal.

Die Engländer von heute sind „faint-hearted and dizzy"...

Es war inzwischen 19 Uhr geworden, als man den Plan, die Mündungs- oder die Bodenklappe vom Torpedorohr Nr. 5 von innen zu schließen, fallen ließ. So kam es, daß der senkrechte Hebel der Mündungsklappe nicht mehr angerührt wurde, bis nach vielen Monaten das Boot endlich gehoben und in ein Trockendock gebracht war. Als dann die amtliche Kommission an Bord kam, stellte sie fest, daß der Hebel, der die Mündungsklappe außen an Rohr Nr. 5 durch Öldruck betätigt, noch immer senkrecht stand. Er stand aber nicht haargenau senkrecht, sondern eine Kleinigkeit, nämlich $^{5}/_{32}$ (fünf zweiunddreißigstel) Zoll oder um 5 Grad, nach vorn zur „Offen"-

Stellung hin. Vielleicht hatte ein Matrose im Vorbeigehen — der Gang, in dem die Hebel angebracht sind, ist sehr eng, so daß man ihn nur seitlich passieren kann — mit der Schulter oder mit dem Rücken den Hebel Nr. 5 berührt, und diese winzigen 5 Grad hatten bewirkt, daß ganz allmählich, langsam und unbemerkt, die Mündungsklappe unter Öldruck sich öffnete.

Wenn man den Hebel um 45 Grad umlegte, so öffnete er die Mündungsklappe innerhalb von 5 bis 7 Sekunden, stieß man aber absichtslos dagegen, dann ging die Klappe unbemerkt ganz langsam von selbst auf. Das war eine der Fehlkonstruktionen, an denen die „Thetis" so reich war.

Bei den deutschen U-Booten wird die Mündungsklappe der Torpedorohre von zwei Mann mit der Hand aufgekurbelt, und eine auf der Spindel mitlaufende, sichtbare Kontrollmutter blockiert die innere Bodenklappe des Torpedorohres, so daß die Bodenklappe niemals geöffnet werden kann, solange die Mündungsklappe um einen noch so kleinen Spalt offensteht.

Um nun diese blamable Fehlkonstruktion vor der englischen Öffentlichkeit nicht eingestehen zu müssen, veranlaßte die Werft die Zeitungen, zu behaupten, daß „der große Unbekannte" die Abwesenheit des Leutnants Woods kurz vor der Öffnung der Bodenklappe des Rohres Nr. 5 mißbraucht hätte, schnell und heimlich den Hebel Nr. 5 um 45 Grad nach vorn umzulegen und dann wieder in die neutrale Stellung zurückzubewegen. Die Zeitungen schrieben: „Wer das tat, wann und warum er es tat, ob aus Versehen oder weil er seine Befehle mißverstand oder aus einem anderen Grunde, bleibt eine unlösbare Frage." Die Frage wurde aber, wie oben ausgeführt, doch gelöst, als man nämlich das Boot hob und feststellte, daß der annähernd senkrecht stehende Hebel bei einer Bewegung von nur 0,4 cm oder 5 Grad den Öldruckmechanismus und damit den Vorgang des Öffnens bereits auslöste, obwohl er erst bei einem Umlegen um 45 Grad funktionieren sollte.

Eine volle Stunde, nämlich die Zeit von 19 bis 20 Uhr, brauchten nun alle diese U-Boot-Kapazitäten an Bord der „Thetis", um den folgenden Rettungsplan auszuarbeiten und zu formulieren, der am nächsten Vormittag um 8 Uhr von Captain

Oram mit an die Wasseroberfläche gebracht und an die Admiralität und an Cammell-Laird als Telegramm durchgegeben wurde:

> *„Von ‚Thetis'.*
> *Auf dem Meeresgrunde. Tiefe 140 Fuß (etwa 40 m). Bug und Torpedo-Lagerraumabteilungen unter Wasser. Von Torpedorohr Nr. 5 Mündungs- und Bodenklappe offen. Die Abteilungen sind geräumt. Wir brauchen Hochdruckluft, um durch Geschützvorholer-Verbindung oder Dampfpfeifen-Verbindung auf der Brücke Luft in das U-Boot zu drücken. Wir brauchen Taucher, um das Torpedorohr zu dichten, so daß Hochdruckluft auf die überfluteten Abteilungen gegeben werden kann. Wir brauchen starkes Lecksegel für die Dichtung des Torpedorohres so schnell wie nur irgend möglich. Richtet eure ständige Aufmerksamkeit auf Leute, die durch die achtere Entweichungskammer auftauchen."*

Nachdem Captain Oram und Leutnant Woods mit diesem Plan um 9 Uhr an die Oberfläche gekommen waren, versuchte die Rettungsexpedition ihn auch durchzuführen; das erwies sich aber als unmöglich, weil das hierzu notwendige Material an der Rettungsstelle fehlte.

Durch die Aussage des geretteten Oberheizers Arnold kam dann noch ein für die Werft besonders peinlicher Umstand ans Licht.

5000 PFUND FÜR EINEN TAUCHRETTER

Ein großer Teil der zur Normalausrüstung der „Thetis“ gehörenden Tauchretter befand sich nicht an Bord, sondern im Hauptmagazin an Land. Sie waren dorthin gebracht worden, um — repariert zu werden (in the general store ashore after they had been taken ther to be overhauled!).

Mit diesen Worten, in Ziffer 101 des amtlichen Berichts, der durch die der Öffentlichkeit abgegebenen Erklärungen des Oberheizers Arnold ergänzt wird, wurde also zugegeben, daß die Werft für das neue Boot nicht etwa eine neue Ausrüstung, sondern alten und reparaturbedürftigen Schund geliefert hatte — immer nach ihrem Grundsatz „billig und schnell“.

Als die „Thetis“ in der ersten Nacht auf dem Meeresgrunde lag und alle an Bord in fieberhafter Ungeduld das Tageslicht und die Ebbe abwarteten, hatte der Kommandant die Tauchretter ausgelost: vier Tauchretter waren komplett, an den sonst noch vorhandenen paar Dutzend fehlten die Nasenklemmen, so daß man diese Sauerstoffapparate nur dicht unter der Oberfläche benutzen konnte, weil dort kein hoher Wasserdruck herrscht. Ein paar Dutzend der eingeschlossenen 103 Männer waren bei der Verlosung leer ausgegangen.

Zwei der vier völlig intakten Tauchretter hatten Captain Oram und Leutnant Woods für sich reserviert, ehe die Verlosung begann; die beiden anderen waren durch das Los an zwei Matrosen gefallen: an den Oberheizer Arnold und den Heizer W. A. Matthews. Von den Tauchrettern ohne Nasenklemme hatten die fünf Offiziere der Besatzung sich erst einmal fünf Stück reserviert, die anderen waren dann ebenfalls verlost worden, wobei die Werftdirektoren von der Verlosung ausgeschlossen wurden.

Während der langsam dahinschleichenden Stunden dieser ersten Nacht auf dem Meeresgrunde hatte sich nun der Werftdirektor F. Shaw an den Heizer W. A. Matthews, einen der glücklichen Gewinner eines brauchbaren Apparates, herangemacht. Er hatte ihm eine enorme Summe geboten, falls er ihm den Sauerstoffapparat abträte. Matthews war ein armer Teufel, der sein Leben lang nie Geld gehabt hatte; nun bot sich

ihm plötzlich diese enorme Chance: 5000 Pfund in einem Barscheck auf Barclays Bank — er brauchte ja nichts weiter zu tun, als etwas mehr Geduld zu haben als dieser reiche Werftdirektor. Am nächsten Morgen mußte ja die Rettungsexpedition an der Unfallstelle eintreffen und sie alle aus dieser fürchterlichen Lage befreien. Dann konnte er mit seinem Scheck zur Bank gehen und sich von dem Kassierer 5000 Pfund auf den Tisch zahlen lassen. Was konnte man dafür nicht alles kaufen? Man konnte aus der Marine ausscheiden und sich irgendwo an der Küste ein schönes Haus bauen, man konnte sich ein großes Auto halten, einen Chauffeur und einen Diener, man konnte dicke Importen rauchen und in London die Nachtlokale von Mayfair besuchen, und niemand würde wissen, daß sich das steife Frackhemd über einer tätowierten Matrosenbrust wölbte.

So hatte der Werftdirektor Mr. F. Shaw in jenen endlosen Nachtstunden dort unten auf dem Meeresgrunde dem Heizer Matthews sein künftiges Leben ausgemalt, bis er ihn endlich so weit hatte, daß er den Scheck gegen den Sauerstoffapparat austauschte. So kam es, daß um zehn Uhr vormittags ein Werftdirektor, eben jener Mr. F. Shaw, neben dem Wrack auftauchte und aufgefischt wurde, obwohl doch alle eingeschlossenen Werftangestellten von der Verlosung ausgeschlossen waren, da die Besatzung mit Recht der Ansicht war, daß die Werft durch ihre Gewissenlosigkeit und Geldgier die Katastrophe verschuldet hatte. Auch dem Oberheizer Arnold hatte man in jener Nacht hohe Geldbeträge geboten, aber er hatte standhaft abgelehnt. Als man nun Arnold fragte, warum er denn nicht auch auf die Spekulation eingegangen sei und einen Scheck angenommen habe, antwortete er vielsagend:

„Weil ich schon verheiratet bin und Matthews ein Mädel hatte, das er gern heiraten wollte...“ So waren diese Nachtstunden vergangen. Die einen redeten auf die glücklichen Gewinner ein, die anderen brüteten stumm vor sich hin, viele beteten laut und stimmten den Choral an, der schon bei der Katastrophe der „Titanic“ im Jahre 1912 gesungen wurde: „Näher, mein Gott, zu dir, näher zu dir...“ Wieder andere saßen und schrieben ihr Testament, Abschiedsbriefe oder Berichte an die Admiralität,

und einzelne hämmerten die ganze Nacht hindurch unaufhörlich Morsezeichen an die Schiffswand, in der verzweifelten Hoffnung, vielleicht doch gehört zu werden.

Als am nächsten Vormittag die zwei und zwei Mann glücklich mit den kompletten Tauchrettern das Boot verlassen hatten, beschlossen die, denen die restlichen Sauerstoffapparate durch das Los zugefallen waren, nun ebenfalls aufzutauchen. Die Rettungsschiffe lagen ja draußen Bord an Bord mit der „Thetis", und da das Heck 6 Meter hoch aus dem Wasser herausragte, mußte die achtere Tauchkammer unmittelbar unter der Oberfläche sein. Man brauchte also, so rechneten sie, keine Nasenklemmen, sondern konnte den geringen Wasserdruck durch Zuhalten der Nase mit der Hand leicht überwinden — wenn das überhaupt nötig war.

Als sich nun die glücklichen Gewinner anschickten, das Boot zu verlassen, kam es zu einer erschütternden Tragödie.

Der Kommandant und die ersten drei Offiziere wollten eben die enge Tauchkammer betreten, als plötzlich andere, die bei der Verlosung leer ausgegangen waren, ihnen den Weg vertraten und erklärten: „Entweder werden wir alle gerettet, oder keiner!" Der Kommandant versuchte, die Leute zu beschwichtigen; die Offiziere wollten doch draußen „nur die Rettungsarbeiten beschleunigen und über die Lage im Boot Bericht erstatten", — im übrigen sei es „unfair", das Ergebnis der Verlosung jetzt nicht gelten lassen zu wollen. Aber er predigte vor tauben Ohren.

Die Werftangestellten schrien, es sei „unfair" gewesen, sie bei der Verlosung auszuschließen; es entspann sich ein furchtbarer Streit, ein Handgemenge zwischen entmenschten Bestien, die in wilder Panik um ihr Leben kämpften.

Unbemerkt von allen anderen hatte inzwischen der Matrose Matthews sich heimlich an die Ventilhebel herangemacht, durch die Wasser in die achtere Entweichungskammer gelassen wird. Keiner der Kämpfenden merkte, daß er diese achtere Tauchkammer inzwischen vollaufen ließ. Dann begann er, noch immer unbemerkt, den Lukendeckel dieser Kammer mit den Hebeln aufzumachen, die vom Hauptmaschinenraum aus diesen Ausgang zur See öffnen. Der

Deckel stand offen, die See hatte also freien Zutritt zu dieser Kammer, und nur die Tür zur fünften Abteilung, dem Hauptmaschinenraum, hinderte die Wassermassen daran, in das Boot hineinzustürzen. Wenn jetzt jemand ahnungslos diese Tür öffnete, dann war es geschehen, dann schoß ihm mit ungeheurer Gewalt ein Wasserstrahl entgegen, der wesentlich größer war als der vor 24 Stunden, als Leutnant Woods ahnungslos die Bodenklappe des fünften Torpedorohrs öffnen ließ. Noch rangen die Besitzer der Tauchretter mit denen, die leer ausgegangen waren. Der Heizer Matthews, dessen ungeheurer Lebenshunger durch den Besitz eines Barschecks über 5000 Pfund zur grenzenlosen Gier gesteigert wurde, stellte sich in einen Winkel neben der Tür, wo die bald hereinbrechenden Strudel ihn nicht mit voller Wucht treffen konnten. Matthews hatte nicht den Mut, selbst die Tür aufzureißen, das sollten die anderen tun, die, mit Tauchrettern ausgerüstet, ihre Kameraden hier im Stich lassen und sich selbst in Sicherheit bringen wollten.

In diesem Augenblick kämpfte sich der Ingenieuroffizier A. D. Glenn zur achteren Tauchkammer durch und drückte die Klinke herunter — natürlich in der Überzeugung, daß die Entweichungskammer leer wäre.

Ein ungeheurer Wasserstrahl schoß ihm mit furchtbarer Wucht entgegen und riß ihn und alle mit sich, die sich in diesem Raum aufhielten. Gleichzeitig drückte sich eine gewaltige Luftblase aus dem Maschinenraum heraus, die durch die achtere Entweichkammer zur Meeresoberfläche drängte.

Mit dieser Luftblase wurde Matthews, wie er erwartet hatte, hochgerissen. Dreiviertel Minuten konnte er den Atem anhalten, dann mußte er an der Oberfläche sein — gelang es ihm jetzt nicht mit ungeheurer Geistesgegenwart, den Weg in die Kammer und durch den Lukendeckel zu finden, dann war er verloren...

Es gelang — die Luftblase riß ihn in die Kammer hinein —, in dieser Sekunde aber fühlte er sich von rückwärts festgehalten. Er machte verzweifelte Anstrengungen, sich zu befreien, er zerrte und riß in Todesangst, aber es glückte ihm nicht...

Nachdem das Boot später gehoben worden war, fand man den Heizer Matthews ertrunken in dieser Tauchkammer auf.

> *„The body of the man was caught by ist clothing to the latch of the forward door of the Escape Chamber.“*
> *(Die Leiche des Mannes hatte sich mit der Kleidung an der Klinke der vorderen Tür der Entweichkammer verhakt.)*

So schließt Teil IV, Ziffer 89e, des amtlichen Berichts die Schilderung des unheimlichen Vorgangs. Mr. F. Bailey, der Konstrukteur der „Thetis“ und aller ihrer ebenfalls fehlerhaften Schwesterschiffe, hat seiner Werft bis zur letzten Sekunde, in der er noch schreiben konnte, einen genauen Bericht hinterlassen, der bei seiner Leiche gefunden wurde. Als er den Heizer Matthews an den Ventilen der Tauchkammer hantieren sah, war er schon zu schwach, um den kräftigen Matrosen daran zu hindern, zumal man bei der außerordentlichen Schrägstellung des Bootes nur mühsam vorwärtskriechen konnte. Bailey, der sofort den Plan des Heizers durchschaute, hatte sich darauf beschränken müssen, mit letzter Kraftanstrengung die Schottentür zwischen dem Maschinenraum und dem Steuerraum dichtzumachen.

So kam es, daß von den 99 Leichen später 67 in der Maschinenabteilung ertrunken aufgefunden wurden, während 32 Mann in der Steuerungsabteilung erstickt sind, unter ihnen der Chefkonstrukteur Bailey (in der Messe und im Kommandoraum befand sich niemand [Kap. IV, 89, Ziff. 12]). Bei der Leiche des ertrunkenen Matthews fand man neben Briefen seiner Braut einen Scheck über 5000 Pfund, der die Unterschrift des Werftdirektors F. Shaw trug. Damit wurde die Darstellung des geretteten Oberheizers Arnold bewiesen, die Shaw, solange das Boot noch nicht gehoben war, hartnäckig abgeleugnet hatte. Der Heizer Matthews ist ertrunken, ohne Erben zu hinterlassen. Mit dieser Begründung wollte Shaw — wie er großartig erklärte — die Einlösung des Schecks, dessen Photokopie mit der verwaschenen Schrift in mehreren Zeitungen veröffentlicht wurde, nicht verweigern (obwohl er das rechtlich durchaus gekonnt hätte!), sondern er stellte den

Betrag dem „Thetis-Fonds“ zum Besten der Angehörigen der Ertrunkenen zur Verfügung.

Auch er, der Werftdirektor F. Shaw, gehörte wie Captain Oram zu den Überlebenden — aber auch er ist, ebenso wie dieser, ein toter Mann.

RETTUNG IN LETZTER MINUTE?

14:30

Noch immer bestand die Möglichkeit, die 32 Überlebenden im Steuerraum zu retten, wenn auch die 67 Mann im Maschinenraum ertrunken waren, ohne daß die Rettungsexpedition, deren Ruderboote nur wenige Zentimeter von der „Thetis“ entfernt waren, von dem Drama etwas ahnte, das sich hinter der stählernen Hülle des U-Bootes abgespielt hatte. Um diese Stunde, um 14 Uhr 30 nachmittags am Freitag, dem 2. Juni, traf ein besonderer Azetylen-Schneidebrenner an der Unfallstelle ein. Um nun irgend etwas zu tun, schnitt man ein neues Loch in das Heck der „Thetis“, die ja noch immer mit Ketten an dem Rettungsdampfer „Vigilant“ angelascht war. Der Zwischenraum zwischen dem Deck und dem Ruderkopf beträgt zwar nur neun Zoll, so daß niemand sich dazwischen hätte durchzwängen können, aber man hätte sich doch wenigstens miteinander verständigen können (would have enabled those in the „Thetis“ to speak to the men outside).

Wenn das Telephon in der Rettungsboje in Ordnung gewesen wäre oder der Unterwasserschallapparat funktioniert hätte, dann wäre das ganze Manöver unnötig gewesen. Auf diesem neuen Boot aber funktionierte ja buchstäblich nichts, also auch nicht diese beiden Möglichkeiten einer Verständigung mit der Außenwelt.

Durch das neue Loch entstand natürlich wieder die Gefahr, daß bei der nächsten Flut, in etwa sechs Stunden, die See in das Boot lief, so daß die Eingeschlossenen hilflos ertrinken mußten; aber bei der allgemeinen Kopflosigkeit, die draußen herrschte, wollte man „irgend etwas tun, ganz gleich was“.

Um nun das Loch möglichst weit vom Heck entfernt anbringen zu können und zugleich das Boot auf seichteren Grund zu schleppen, nahm man es ins Schlepptau. Man benutzte dazu eine der herbeigeschafften Trossen, die einen Umfang von 23 Zentimeter hatten und daher geeignet erschienen, den Zug auszuhalten.

Bevor aber das Loch geschnitten werden konnte, brach die Trosse, das Heck versank, und nun konnte überhaupt nichts mehr geschehen (before the hole was cut, the tow-rope parted, and the stern sank, and nothing more could be done). —
Es stellte sich nachher heraus, daß infolge eines Materialfehlers das scheinbar unverwüstliche Schlepptau gebrochen war. —

15:00

Um diese Stunde erhielt Thomas McKenzie, Cheftaucher der Taucherfirma Cox & Danks Ltd., in Scapa Flow ein Telegramm der Admiralität mit folgendem Wortlaut:

> *„Grateful for your assistance, request you start immediately to submarine."*
> *(Dankbar für Ihre Hilfe, bitte starten Sie sofort zum U-Boot.)*

Ein zweites Telegramm trieb ihn zur Eile:

> *„Thetislage verzweifelt. Ein Flugzeug wartet in Longhope, um Sie und drei oder vier Taucher nach Liverpool zu bringen; wechseln Sie das Flugzeug in Iverness, und seien Sie um 17 Uhr auf dem Flugplatz Speke."*

Mr. McKenzie sandte sofort einen SOS-Ruf zu seinen Tauchern, die auf dem Meeresgrunde in einer Tiefe von 140 Fuß (etwa 42 Meter) an dem deutschen Schlachtschiff „Derfflinger" arbeiteten, das zu der bei Scapa Flow im Jahre 1919 versenkten deutschen Flotte gehörte. Die Taucher kamen sofort herauf und wurden durch ein Motorboot nach Lyness gebracht; erst während der Fahrt konnten sie sich ihrer Taucherkleidung entledigen. Mit dem Auto fuhren sie dann in rasender Fahrt bis zum Flugplatz Longhope. Dort wurden sie zu sieben Mann in einem kleineren Flugzeug untergebracht, das „bisher nur höchstens fünf Personen an Bord gehabt und auch nur einen kleinen Aktionsradius hatte". Das Flugzeug war daher

außerstande, das außerordentlich schwere Spezialtauchgerät noch mitzunehmen, so daß dies in Longhope bleiben mußte.

Auf dem Flugplatz Iverness kamen sie, anscheinend wider Erwarten, sicher an (der Bericht hebt das besonders hervor). Eine schnelle Maschine brachte sie dann zum Speke Aerodrome bei Liverpool, von wo sie im Auto zum Princess-Landungssteg gebracht wurden und an Bord des Zerstörers „Matabele“ gingen, der mit den sehnsüchtig Erwarteten erst um 22 Uhr 15 nachts an der Unfallstelle eintraf.

Den Kommandanten der zur Rettung kommandierten Kriegsschiffe wurde später in ihrer Zeugenvernehmung die Frage vorgelegt, was sie denn nun eigentlich in all den Stunden getan hätten, die zwischen dem Auffinden des Hecks der „Thetis“ und dem Eintreffen der Taucher von Scapa Flow lagen, d. h. also zwischen 8 Uhr morgens und 22 Uhr 15 am späten Abend.

Sie hätten, erklärten sie, nichts getan, sondern immer darauf gewartet, daß weitere Leute mit Hilfe der Tauchretter auftauchen würden; im übrigen hätten sie auf die Taucher aus Scapa Flow gewartet...

Auf den Vorhalt, sie hätten doch genau gewußt, daß die Nasenklemmen an den Sauerstoffapparaten fehlten, die also vom Meeresgrunde aus bei dem dort herrschenden Wasserdruck gar nicht benutzbar waren, schwiegen sie verlegen. Auch als ihnen vorgehalten wurde, daß die 103 Mann, wenn wirklich jede Stunde zwei Mann aufgetaucht wären, ja über fünfzig Stunden gebraucht hätten, um alle an die Oberfläche zu kommen, wußten sie keine Antwort.

Der Bericht stellte daher zusammenfassend unter Ziffer V als eine der sechs Ursachen der Katastrophe fest; „Das Versagen derjenigen außerhalb der ‚Thetis’, wirkungsvolle Hilfe zu leisten.“

(The failure of those outside the „Thetis“ to render effective assistance.)

23:00

Thomas McKenzie hatte sich von einem der Taucher aus Liverpool die Ausrüstung ausgeliehen und ging auf den Meeresgrund. Er schlug mit dem Hammer gegen die Bordwand der „Thetis“. Sofort kam Antwort. Er blieb etwa eine Viertelstunde unten und besichtigte das Wrack, insbesondere den Bug. Von den sechs Mündungsklappen der Torpedorohre waren die Klappen 1, 2, 3, 4 und 6 geschlossen; durch den starken Aufschlag auf dem Meeresboden waren sie eingebeult, aber sie waren dicht, wie auch später die Untersuchung im Trockendock nach der Hebung des Bootes ergab. Die Mündungsklappe des Rohres Nr. 5 stand weit offen. Der Taucher faßte den Plan, diese fünfte Klappe entweder zuzuschrauben, oder, wenn das nicht gelingen sollte, einen keilartig zugeschnittenen Holzklotz in die runde Öffnung des Torpedorohres hineinzuhämmern und endlich noch ein starkes Lecksegel bereitzuhalten, um damit das Loch abzudichten.

Als er mit diesem Plan um 23 Uhr 20 wieder an die Oberfläche kam, antwortete man seinen Ausführungen mit betretenem Schweigen. Erst auf wiederholte Fragen erfuhr er den Grund: Um 24 Uhr, um Mitternacht, also in etwas mehr als einer halben Stunde, mußte nach den Berechnungen der Werft die Luft im Boot verbraucht sein. Die Durchführung seines Planes hätte aber längere Zeit erfordert.

Jetzt zeigte es sich, welches Verbrechen die Werft begangen hatte, als sie vor elf Stunden Mr. McKenzie, dem einzigen Taucher Englands, der in dieser Tiefe arbeiten konnte, ein absagendes Telegramm schickte.

Mitternacht

24:00

Alle zwanzig Kriegsschiffe, die an der Unfallstelle ankerten, gingen auf Halbmast...

Der einzige, der sich nicht zufrieden gab, war der Taucher McKenzie. Man versuchte ihm zuzureden, daß weitere Versuche zwecklos wären, da die Eingeschlossenen jetzt tot

wären, aber eine innere Stimme sagte ihm, daß noch immer geholfen werden könnte. Vor 24 Stunden hatte er sich telegraphisch der Werft und der Admiralität zur Verfügung gestellt. Wenn er umgehend ein zustimmendes Antworttelegramm bekommen hätte, hätte er dreimal Ruhigwasser zwischen Ebbe und Flut und Flut und Ebbe gehabt; er hätte mit seinen Leuten dreimal je etwa fünfzig Minuten auf dem Meeresgrunde arbeiten, das Torpedorohr Nr. 5 abdichten und die Luftschläuche am Boot anbringen können, um mit Hochdruckluft das Wasser aus dem Wrack zu drücken.

Zeugen schilderten später, wie McKenzie in diesen Stunden um Mitternacht verzweifelt auf dem Deck der „Vigilant" auf- und ablief, sich die Haare raufte und wilde Verwünschungen gegen die verantwortlichen Leute ausstieß, die ihn nicht früher hatten kommen lassen. Auf alle seine Vorwürfe bekam er immer nur die eine Antwort, jetzt wäre es nun bestimmt zu spät, denn um Mitternacht wäre nach den genauen Berechnungen der Tod der Eingeschlossenen eingetreten. Immer wieder hörte er: „Sie sind tot."

Sonnabend, den 3, Juni, morgens

02:00

Es war Sonnabend, der 3. Juni 1939. Zugleich der dritte Tag, an dem die Welt den Atem anhielt und mit gespannter Aufmerksamkeit den Nachrichten von der Unfallstelle lauschte. Noch immer rannte der Taucher McKenzie wie ein gefangenes Tier an Deck der „Vigilant" auf und ab. Vor ihm stand der Generaldirektor der Werft Cammell-Laird, R. S. Johnson, der sich schwach zu verteidigen suchte.

„Ich werde Sie vor Gericht stellen lassen", schrie der Taucher. „Ich werde Sie vor aller Öffentlichkeit des Mordes anklagen, des Mordes an 99 Menschen, des Mordes an den besten und hervorragendsten Köpfen der englischen Flotte. Ich verlange von Ihnen, daß Sie mich jetzt noch einmal hinuntergehen lassen; ich fühle, daß es noch nicht zu spät ist, ich habe jetzt

noch das Pochen im Ohr, das als Antwort auf mein Hämmern zu hören war. Die dort unten sind noch hellwach, sie sind noch keineswegs im Sterben. Lassen Sie mich noch einmal hinunter!“

„Es hat doch keinen Zweck mehr“, antwortete der Generaldirektor, „ich habe Ihnen doch schon hundertmal gesagt, es hat keinen Zweck mehr, sie sind um Mitternacht gestorben. Sehen Sie doch die Flaggen auf Halbmast — es ist zu spät.“

„Die Flaggen auf Halbmast beweisen mir gar nichts. Ich habe mit meinen eigenen Ohren durch den Taucherhelm hindurch gehört, daß nie unten noch hämmern. Sie wollen nur verhindern, daß alle die Zeugen gerettet werden und als Ankläger gegen den heillosen Wirrwarr in Ihrer Werft vor aller Welt auftreten, sonst hätten Sie mich ja auch sofort kommen lassen...“

Der Generaldirektor unterbrach ihn: „Also gut, wenn Sie mir mit diesem Vorwurf kommen, dann gehen Sie meinetwegen noch einmal hinunter, aber Sie werden sich ja selbst überzeugen müssen, daß Sie keine Antwort mehr bekommen. Die dort unten sind seit Mitternacht erstickt.“

„Zwei Stunden haben wir hier nutzlos herumgeredet“, rief McKenzie, außer sich vor Wut. „Was hätten wir in dieser Zeit schon alles vorbereiten und dort unten schaffen können! Aber diesmal werde ich zwei Zeugen mit hinunternehmen, damit Sie nachher nicht sagen können, ich hätte mir nur eingebildet, daß die Eingeschlossenen noch antworten.“

Generaldirektor Johnson konnte nicht verhindern, daß McKenzie diesmal die Taucher Taylor und Thomson mitnahm, die zugleich noch das eine Ende einer $2^{1}/_{2}$-inch-Trosse und das vorbereitete Dichtungsmaterial für das Rohr Nr. 5 mitnahmen.

ZU SPÄT!

03:00

Eine ganze Stunde blieben die Taucher auf dem Meeresgrunde. Jetzt tauchten ihre unförmigen Helme im Strahl der Scheinwerfer endlich wieder auf. Sie kletterten an Bord der „Vigilant“ und ließen sich den Helm abschrauben. Aller Augen waren auf die drei Mann gerichtet, deren Gesichter grau und von dem Eindruck des Erlebten überschattet waren.

„Nun — was gibt es, so reden Sie doch“, fragte der Generaldirektor Johnson nervös.

Statt jeder Antwort bat McKenzie um eine Zigarette, die er umständlich ansteckte. Die Spannung war unerträglich geworden.

„Geben Sie mir erst einmal einen Whisky, aber ohne Soda, wenn ich bitten darf“, sagte McKenzie mühsam.

„Einen Whisky für Mr. McKenzie“, riefen mehrere Stimmen und starrten dann auf den Taucher, der auf einem Stuhl saß und schwer atmete. Als man das Glas gebracht hatte, trank er mit gierigen Zügen.

„Mann Gottes, nun erzählen Sie doch endlich“, sagte der Generaldirektor Johnson fiebernd vor Nervosität, „was haben Sie unten erlebt, was ist los da unten?“

McKenzie stierte mit abwesenden Augen vor sich hin und schien seine Umgebung nicht zu sehen; endlich fragte er: „Sind Sie schon einmal in 40 Meter Tiefe einem Gespenst begegnet?“ —

Niemand antwortete ihm, alle hingen wie gebannt an seinen Lippen, kein Laut war zu hören außer dem Gurgeln des Wassers, das an dem vor Anker liegenden Dampfer vorbeistrudelte.

„Ich bin vor Jahren vor New Foundland von Haifischen angegriffen worden — um ein Haar entging ich einem gräßlichen Tode“, der Taucher sprach abgehackt und stoßweise. „Vor Haiti tauchte ich nach dem Wrack der ‚Monte Rosa’ — sah Tote im Wasser auf mich zuschweben — mit ausgebreiteten Armen, gläsernen Augen und wallenden Haaren — manches habe ich da unten zu sehen bekommen, aber was

ich heute erleben mußte — das —“, er faßte sich an die Gurgel, während seine Stimme heiser wurde, „das ist mehr, als ein Mensch ertragen kann.“

Er schlug die Hände vors Gesicht und seine Schultern bewegten sich in größter seelischer Erschütterung. Niemand wagte einen Laut von sich zu geben, endlich brach der Generaldirektor von Cammell-Laird das Schweigen und fragte drängend: „Nun kommen Sie doch endlich zur Sache, Mr. McKenzie — was ist los da unten?“

„Also gut, zur Sache! Die unten im U-Boot leben noch!“

„Nicht möglich!“ sagte Johnson totenbleich.

„Ja — sie leben noch.“ Plötzlich sprach der Taucher rasend schnell, wie gehetzt: „Sie kämpfen um den letzten Atemzug... klopfen gegen die Bordwand... und morsen unentwegt um Hilfe! Wenn man den Helm an die Bootswand legt, Metall auf Metall, dann meint man sie reden zu hören... dann hört man ihre Morsezeichen: unaufhörlich SOS — immerfort SOS — ohne Pause — Punkt, Punkt, Punkt — Strich, Strich, Strich — Punkt, Punkt, Punkt — es ist zum Wahnsinnigwerden...“

In diesem Augenblick schrie der andere Taucher, Taylor, markerschütternd auf. Es war ein tierischer Schrei, der sich aus gequälter Brust freimachte; jeder fühlte instinktiv, was dieser Mann, eingesperrt in der engen, nur schwer beweglichen Taucherkleidung und unter dem Druck der ungeheuren Tiefe, dort unten in der letzten Stunde ausgehalten haben mußte; jeder fühlte, daß er sich jetzt Luft machen mußte, wollte er nicht ersticken wie die dort unten.

Gleich darauf stürzte er vornüber, fiel schwer auf das Deck nieder und wand sich in unerträglichen Schmerzen. Thomson hatte ihn entsetzt angestarrt, jetzt schrie er:

„Einen Arzt, schnell einen Arzt — er hat die Taucherkrankheit.“ Er kniete nieder und bemühte sich um den offenbar Schwerkranken. Gleich darauf kam der Schiffsarzt.

„Was hat er?“ fragte er den Taucher Thomson.

„Die Taucherkrankheit“, wiederholte Thomson, „diese Idioten haben ihn zu schnell vom Meeresgrunde heraufgezogen. Der Überdruck im Körper hatte nicht Zeit, sich allmählich auszugleichen. Der Stickstoff der Luft löst sich im Blut und

bildet feine Gasbläschen. Es bildet sich ein Schaum, der die feinen Blutgefäße verstopft und Luftembolien hervorruft. Wenn ein Blutgefäß im Gehirn platzt, dann wird es schlimm. Es können auch dauernde Lähmungen zurückbleiben — aber warum erzähle ich Ihnen das alles. Das werden Sie als Arzt ja besser wissen.“

„Ich muß gestehen, daß ich bisher noch nie mit einem Fall von ‚Taucherkrankheit’ zu tun hatte. Ich weiß auch — offen gesagt — nicht, was man da tun könnte...“, sagte der Schiffsarzt in großer Verlegenheit.

Thomson schob den Arzt mit einer Handbewegung wortlos beiseite. Dann steckte er seinem Kameraden Taylor, der an allen Gliedern zitterte, seine angerauchte Zigarette zwischen die Lippen. „Er hätte sich schon vor zehn Jahren zur Ruhe setzen müssen, er ist eben verbraucht...“ murmelte er wie entschuldigend vor sich hin. Dann beugte er sich über den Bewußtlosen, der nur ganz allmählich wieder zu sich kam, und fragte ihn mit zarter Stimme, fast innig:

„Hallo, Johnny — erkennst du mich nicht — alter Junge — Johnny, komm doch wieder zu dir...“

Endlich richtete sich McKenzie schwerfällig auf und sagte wie abschließend: „Auch hier: zu spät!“

Erst nach langer Zeit schlug Taylor die Augen auf, aber er erkannte niemanden.

Man führte ihn zu einer Bank, wo man ihm etwas zu trinken gab, bis er sich allmählich wieder erholte. Etwas abseits stand eine Gruppe von Männern bei dem Taucher Thomson und ab und zu warfen sie einen Blick zu dem kranken Taylor hinüber, dem es scheinbar etwas besser ging. Thomson sagte leise:

„Taylor war schon dabei, als damals Taucher in die ‚Hampshire’ hinuntergeschickt wurden. Sie wissen, der Kreuzer, mit dem Lord Kitchener untergegangen ist und der Gold für Rußland an Bord hatte; und dann war er mit unten, als man die napoleonische Flotte suchte, bei Abukir — und auf der „Lusitania“ hat er gestanden — sie liegt auf der Seite — es war schwierig, sie zu finden — damals — sie ging dicht vor der Küste unter, und Küstenbewohner hatten ihren Untergang beobachtet, aber ihre Aussagen stimmten mit der des Kapitäns

der „Lusitania“ nicht überein — dann hat man ein Rechteck abgezirkelt, innerhalb dessen die „Lusitania“ liegen mußte und hat sie dann mit Schallmessungen endlich gefunden — der Riesenschiffskörper hat den Schall anders reflektiert als der Meeresgrund — dann ist Taylor runtergegangen — können Sie sich das vorstellen? — zweiundneunzig Meter — man ist stundenlang unterwegs, um den Druckunterschied nur ganz allmählich zu überwinden — und dann hat er an dem Durchmesser der Bolzen- und Nietenköpfe festgestellt, daß er tatsächlich auf der Seitenwand der ‚Lusitania’ stand — man wußte ja, welche Bolzen und Nieten die Werft damals beim Bau der ‚Lusitania’ verarbeitet hatte — aber kein Mensch ist je in die ‚Lusitania’ eingedrungen, bei 92 Metern... Taylor mußte wieder rauf damals, er konnte es nicht lange unten aushalten — es war ja auch übermenschlich... ja, ja, er ist schon ein Kerl gewesen — früher —, einer der Veteranen unseres Berufs. Heute, das hätte er sich nicht mehr zumuten dürfen...“

Einen schöneren Nachruf hätte man einem toten Berufskameraden nicht halten können, als es diese Anerkennung des anderen Tauchers war. Alle empfanden den Ernst dieser Minuten, endlich fragte einer:

„Können Sie denn jetzt nicht unten an der ‚Thetis’ arbeiten?“

„Jetzt ist es nun wirklich zu spät“, antwortete Thomson. „Jetzt herrscht dort unten die ungeheure Strömung der Flut, die reißt einen einfach weg vom Bootskörper — nein, nein, da kann man nichts tun, wir müssen nun wieder fünf Stunden warten...“

Johnson, der große Generaldirektor der Riesenwerft Cammell-Laird schlich sich sehr kleinlaut zu McKenzie und fragte unsicher:

„Sagen Sie, McKenzie, haben Sie sich auch nicht geirrt? Die da unten müssen unbedingt schon lange tot sein...“

McKenzie führte statt jeder Antwort seine Zigarette zum Munde. Es schien, daß der Taucher etwas Tabak zwischen die Lippen bekommen hatte, denn man sah, wie er ihn mit der Hand zu entfernen suchte. Als ihm das anscheinend nicht gelang, da spuckte er aus — er spuckte dem Generaldirektor R. S. Johnson gerade vor die Füße, drehte sich um und ging weg...

Die Herumstehenden fühlten, wie ihnen das Blut in den Adern erstarrte. Das war in England noch nie dagewesen, daß ein Angehöriger des Angestelltenstandes einem gewaltigen Generaldirektor, einem Mann, dessen Namen beinahe jedes Kind in England kannte, so einfach vor die Füße spuckte.

Der Generaldirektor R. S. Johnson drehte sich ebenfalls um und ging weg — auch er war von diesem Tage an ein toter Mann. — — —

Man brachte den noch immer an allen Gliedern zitternden Taylor in eine Kabine und überließ ihn sich selbst. Als man am nächsten Morgen nach ihm sah, saß er noch immer angekleidet am Tisch. Der Kopf war ihm auf die Brust gesunken. So starrte er mit offenen und stieren Augen in eine Ecke, in der Hand hielt er einen Bleistift, mit dem er unaufhörlich auf den Tisch hämmerte: Punkt, Punkt, Punkt — Strich, Strich, Strich — Punkt, Punkt, Punkt. Man redete auf ihn ein, aber er gab keine Antwort. Er mußte in eine Anstalt übergeführt werden, aber die Ärzte sahen keine Hoffnung mehr. Er war dort unten auf dem Meeresgrund geisteskrank geworden. Jetzt sitzt er in der Irrenanstalt von Harley am Tisch seiner Einzelzelle, starrt mit leeren Augen vor sich hin und hämmert mit den Knöcheln seiner Hand auf den Tisch: SOS — SOS — SOS — SOS — Punkt, Punkt, Punkt — Strich, Strich, Strich — Punkt, Punkt, Punkt.

Ich habe diesen Bericht direkt von Miß Madge Earp, der Freundin von Mary Andersen, der Tochter des Verteidigungsministers. Zwar wurde die Wahrheit niemals veröffentlicht, aber zu viele hatten die Schrecken jener Nacht erlebt, als daß diese Vorgänge nicht bekannt geworden wären.

Die Generaldirektion der Werft Cammell-Laird sah sich daher endlich gezwungen, ein lahmes Dementi in der „Times“ erscheinen zu lassen, das ich aus Gründen des fair play im Wortlaut wiedergeben will:

„Entgegen den umlaufenden Behauptungen, wonach die Eingeschlossenen noch in den Morgenstunden des 3. Juni SOS-Signale gegeben hätten, die von den Tauchern gehört worden seien, und in Erwiderung auf die damit verbundenen

Vorwürfe, daß die Rettungsmaßnahmen zu frühzeitig aufgegeben worden seien, wird festgestellt, daß die Taucher sich auf dem Meeresgrunde unter der Einwirkung einer verständlicherweise stark erregten Einbildungskraft geirrt haben müssen. Die wahrgenommenen Geräusche stammten vielmehr zweifellos von dem Ventil eines Luftkompressors, der noch automatisch in einer überfluteten Abteilung weiterarbeitete (sounds caused by an air-compressor valve still functioning automatically in a flooded part).

Die Behauptungen, daß die Eingeschlossenen noch hätten gerettet werden können, wenn man die Rettungsarbeiten nicht zu früh abgebrochen hätte, sind irrig. Der Tod ist zweifellos um Mitternacht eingetreten."

Die später angestellten Ermittlungen ergaben die Unwahrheit dieses Dementis: Erstens hatte sich der Kolben dieses Luftkompressors schon in der Nacht vom 1. zum 2. Juni festgefressen, wie der amtliche Bericht in Ziffer 58 feststellt (...This air compressor... after a short time ran hot and had to be stopped). Und zweitens ergaben die nach der Hebung des Bootes ja aufgefundenen Aufzeichnungen von Mr. Bailey, daß er noch bis 6 Uhr morgens am Sonnabend, dem 3. Juni, am Leben war, nachdem er und die 32 anderen Überlebenden im Steuerraum die ganze Nacht hindurch SOS gegeben hatten, indem sie das Hämmern der Taucher auf die Schiffswand von innen erwiderten. Sie hätten also noch gerettet werden können.

16:10

Am Sonnabend, dem 3. Juni 1939, gab die Admiralität um 4 Uhr 10 nachmittags das folgende Telegramm an den Commander in Chief in Plymouth, das gleich darauf im englischen Rundfunk verbreitet wurde:

„Die Admiralität bedauert, mitteilen zu müssen, daß alle Hoffnung auf Rettung der in der ‚Thetis' Eingeschlossenen aufgegeben werden muß."

Zu dieser Stunde war das U-Boot bereits 50 Stunden unter Wasser und der Bericht folgert daraus, daß nach den Einrichtungen der englischen U-Boote jedes Leben inzwischen „selbstverständlich" erloschen sein mußte.

Die Flaggen aller Schiffe der englischen Handels- und Kriegsflotte senkten sich auf Halbmast. Das ganze Empire flaggte halbmast. Des ganzen Landes hatte sich tiefe Trauer bemächtigt.

Die Regierungschefs aller Nationen sprachen telegraphisch ihr Beileid aus. Der Führer sandte ein warmherziges Beileidstelegramm, und eine führende deutsche Zeitung schrieb, wie die „Times" wörtlich wiedergab:

> *„Nicht nur die Engländer, sondern auch zahllose Zeitungsleser in Deutschland verfolgten die Rettungsmaßnahmen, die anfänglich so erfolgversprechend schienen, mit wachsender Anteilnahme.*
>
> *Solche Ereignisse verbinden alle — über alle politischen und anderen Gegensätze hinweg — in gemeinsamer Hoffnung. Heute, wo nun alle Hoffnung aufgegeben werden muß, gilt unsere warme Anteilnahme nicht nur den Angehörigen der Toten, sondern auch der Nation, in deren Dienst diese Opfer gebracht worden sind."*

Dieser Nachruf sei festgehalten als ein Dokument dafür, daß Deutschland noch in zwölfter Stunde keine Gelegenheit vorübergehen ließ, um England gegenüber versöhnliche Worte zu finden. Die deutsche Presse zeigte unmittelbar vor Kriegsausbruch eine vorbildliche Haltung, obwohl die englische Presse seit Monaten und Jahren Deutschland und seinen Führer in der unflätigsten Weise zu beschimpfen pflegte.

Wie unendlich würdelos verhielten sich demgegenüber die Engländer und die englische Presse im Falle „Thetis"!:

In diesen Tagen nämlich, als die Welt voll aufrichtiger Anteilnahme an die Angehörigen der 99 Toten dachte, als über der Unfallstelle der „Thetis" noch die Kränze und Blumen auf

den Wogen trieben, erschienen plötzlich in allen englischen Zeitungen Rieseninserate unter folgender Überschrift:

„THETIS dipped Achilles in the Styx —
but she forgot his heel“
(Thetis tauchte Achilles in den Styx (den Hadesfluß) — aber
sie vergaß seine Ferse)

Die Firma „Dettol“, die irgendein fragwürdiges, antiseptisches Mittel herausbringt, machte dafür Reklame mit der Parallele, daß ebenso, wie Achilles an seiner Achillesferse verwundbar blieb, (obwohl seine Mutter „Thetis“ ihn in den Styx getaucht hatte, um ihn unverwundbar zu machen, an der Ferse aber hatte sie ihn gehalten) — genau so auch der menschliche Körper dem Angriff von Bakterien ausgesetzt ist.

Diese Bakterien aber seien durch Dettol unschädlich zu machen. „Your chemist has ‚Dettol’ in bottles 1’—, 1’9 and 3’— shillings“ (Ihr Drogist führt ‚Dettol’ in Flaschen zu je 1,—, 1,9 und 3 Schillingen).

Hier hat der Leser England, wie es leibt und lebt: Mit dem nationalen Unglück der „Thetis“ macht eine Pharmazeutische Fabrik Reklame. Sie nutzt den „good will“, der z. Z. gerade in dem Wort „Thetis“ steckt — schade drum, so meint der Reklamechef von „Dettol“, wenn das in den letzten Tagen so bekannt getrommelte Wort „Thetis“ ungenutzt bliebe. Machen wir schnell für ,,Dettol“ damit Reklame, ehe die Konkurrenz eine „Thetis-Zahnpasta“ oder eine „Thetis-Schuhwichse“ herausbringt, und die Zeitungen haben keine Bedenken, solche Geschmacklosigkeiten zu veröffentlichen.

Und die amerikanische Presse?

Gleichzeitig mit dem Erscheinen von Bildern in der gesamten Weltpresse, auf denen zu sehen war, wie das Heck der „Thetis“ aus dem Wasser herausragte, erschienen in der amerikanischen Presse Karikaturen, die mit aller Deutlichkeit erkennen ließen, wie die Amerikaner in ihrem Minderwertigkeitskomplex und Haß gegen die stets dünkelhaften Engländer hämische Freude sogar bei diesem nationalen Unglück Englands empfunden haben.

Und ebenfalls nur wenige Tage nach dem Untergang der „Thetis“ veröffentlichte die amerikanische Zeitung „Esquire“ eine

Karikatur, die einen kleinen Schlepper mit 16 englischen Riesenkriegsschiffen im Schlepptau zeigte. Die Amerikaner machten sich weidlich darüber lustig, daß die ganze Serie von der Abnahmekommission als unbrauchbar zurückgewiesen sei. So verspotteten die Amerikaner damals die Engländer, ihre heutigen Bundesgenossen!

VOR DEN RICHTERN

Viele Monate waren vergangen, der Krieg war schon längst ausgebrochen, als man endlich das Unterseeboot „Thetis" hob und ins Trockendock brachte, um es dort gründlich von Sachverständigen untersuchen zu lassen. Dann ging wieder eine endlose Zeit ins Land, bis auf Grund eines Beschlusses beider Parlamente, des Oberhauses und des Unterhauses, die vom englischen König ernannte amtliche Untersuchungskommission zusammentrat, um alle erreichbaren Zeugen und zahlreiche Sachverständige zu hören. Schließlich mußte doch geklärt werden, wer die Schuld an diesem nationalen Unglück trug, das England all seiner Kapazitäten auf dem Gebiet des U-Boot-Baues beraubt hatte.

Was nun die Zeugen unter Eid vor diesem Untersuchungsausschuß bekundet haben, weiß der Leser bereits. Von höchstem Interesse aber sind daneben auch die Sachverständigengutachten, die auf Grund von Erfahrungen an Hand gleicher oder ähnlich gelagerter Fälle von ausgezeichneten Kennern der Materie abgegeben wurden. Im Falle der „Thetis" lag es natürlich nahe, den Untergang des amerikanischen U-Bootes „Squalus" und die dabei gewonnenen Erfahrungen heranzuziehen. Als die „Thetis" am 1. Juni 1939 unterging, war das Unglück der „Squalus" noch in aller Gedächtnis, ja die Weltöffentlichkeit war noch erschüttert vom Schicksal der 26 amerikanischen Seeleute, die am 23. Mai 1939, also nur wenige Tage vor dem Ende der „Thetis", vor Portsmouth (USA.) auf dem Meeresgrunde an Bord der „Squalus" den Tod fanden.

Dieser Fall des amerikanischen U-Bootes „Squalus" bietet allerdings bei näherer Betrachtung eine erstaunliche Fülle von Parallelen, die einem etwaigen unverbesserlichen Freund der Anglo-Amerikaner sein Argument aus der Hand schlagen, daß es sich bei der „Thetis" nur um einen „Einzelfall" gehandelt habe.

Die „Squalus" war, genau wie die „Thetis", ein etwa 1500-t-Unterseeboot, ebenfalls allermodernster Konstruktion, von dem sich die amerikanische Marineleitung gleichfalls Wunderdinge

für den bevorstehenden Krieg versprach. Auch die „Squalus“ war die Geheimwaffe, von der man in Amerika schon lange munkelte und mit der es gelingen sollte, den Seekrieg gegen Deutschland, zu dem die beiden Länder nun schon so lange rüsteten, in kurzer Zeit zu gewinnen. Auch dieses amerikanische U-Boot; ging auf einer seiner ersten Probefahrten, die von der Werft veranstaltet wurden, infolge technischer Fehler hilflos unter und gab SOS — aber verfolgen wir die Ereignisse der Reihe nach:

Die „Squalus“ war ein gerade fertiggestelltes U-Boot mit acht Torpedorohren, von denen sich vier vorn und vier achtern befanden, bei 299 Fuß (91,16 m) Länge und einer Besatzung von *5* Offizieren und 51 Mann. Das Boot stand unter dem Kommando von Leutnant z. S. Oliver F. Naquin; Ingenieuroffizier war Leutnant z. S. Nichols, der später noch eine große Rolle spielen sollte.

Ebenfalls bei herrlichem Sonnenschein, genau wie im Falle der „Thetis“, stach die „Squalus“ in See und gab um 7 Uhr 45 frühmorgens an die Admiralität den vorgeschriebenen Funkspruch, daß sie jetzt „für eine Stunde“ tauchen wolle. Der Kommandant stand an diesem Morgen des 23. Mai 1939 stolz in seinem Turm, stolz auf das moderne Boot, ein Wunderwerk der Technik, insbesondere der Elektrotechnik, und stolz auf sich, der er als einziger von Tausenden von Bewerbern dazu ausersehen war, diese neue Geheimwaffe zu erproben. Vor ihm, rechts und links, oben und unten war der Kommandoturm in einer Weise mit elektrischen Kontakten, Schaltungen, Kontrollbirnen, Glühlämpchen und Sicherungen überladen, wie man es auf deutschen U-Booten nicht in diesem Maße kennt. Die amerikanischen Matrosen, in einem instinktiv richtigen Gefühl, hatten dieses Gewirr von Schaltungen und Lämpchen den „Weihnachtsbaum“ genannt, ausgehend von der amerikanischen Art, das Grün des Weihnachtsbaumes unter Lametta und glitzernden Sternen zu verbergen (der sogenannte „Weihnachtsbaum“ bei deutschen U-Booten ist etwas anderes).

Während der unglückselige Konstrukteur der „Thetis“ alle technischen Vorrichtungen am liebsten ölhydraulisch ausführte, hatte der amerikanische Konstrukteur der „Squalus“ es mit der

Elektrotechnik. Einfach alles funktionierte hier automatisch, d. h., genau genommen, funktionierte nichts.

Solange alle Ventile in dem inzwischen getauchten Boot dicht waren, sollten zahllose sogenannte Befehlsbetätigungslämpchen grünes Licht geben; sobald aber irgendwo Wasser eindrang, sollten die entsprechenden Kontrollampen rot aufleuchten. Diese Lämpchen taten leider genau das Gegenteil von dem, was sie sollten; denn als plötzlich durch die große Luftklappe der Motoren im Achterschiff an drei Stellen Wasser einbrach, da leuchteten alle Lämpchen nach wie vor friedlich „grün", so daß der Kommandant im beruhigenden Anblick seines grünen „Weihnachtsbaumes" die Alarmmeldung: „Wasser bricht achtern ins Schiff" nicht weiter ernst nahm, „weil nicht sein kann, was nicht sein darf" — die Befehlsbestätigungslämpchen brannten ja noch so hoffnungsvoll grün.

Es mag hier eingeschaltet werden, daß auf deutschen U-Booten die Befehlsbestätigung durch den Mann mündlich erfolgt. Die Ventile werden beim Tauchen geschlossen, und dann gehen die Meldungen: „Ist dicht... ist dicht... ist dicht —" bei dem Ingenieuroffizier ein, d. h. die Lämpchen haben bei uns nur die Aufgabe, als „Kontrollämpchen" die mündliche Befehlsbestätigung des allein verantwortlichen Mannes zu kontrollieren. Auf dem amerikanischen, höchstmodernen U-Boot fiel die mündliche Befehlsbestätigung fort und erfolgte lediglich auf elektrisch-optischem Wege.

Nach einiger Zeit, als die Besatzung vergeblich versucht hatte, den Kommandanten aus seiner gefährlichen Ruhe aufzuscheuchen und von dem Anblick seiner Schalttafeln loszureißen, wurde es dem Kommandanten, Leutnant z. S. Naquin, plötzlich und mit einem Ruck rot vor den Augen; aber es leuchteten nun nicht etwa nur diejenigen Lämpchen rot auf, die Wasser im Achterschiff melden sollten, sondern es brannten gleich sämtliche Lämpchen rot, was ja nun auch wieder nicht seine Richtigkeit haben konnte; denn danach hätte die ganze Besatzung, auch die im Mittel- und Vorschiff, schon längst ertrunken sein müssen.

Erst als die „Squalus“ sich plötzlich auf das Heck stellte, in rasender Fahrt in die Tiefe schoß und mit einem furchtbaren, harten Schlag auf dem Meeresgrunde aufschlug, begriff der Kommandant, was geschehen war, und daß er seinem rot-grünen Weihnachtsbaum nun kein Vertrauen mehr entgegenbringen dürfe. Inzwischen hatte der Elektrikermaat Maness sich schon etwas früher zu einem berechtigten Mißtrauen gegenüber der ihm unterstellten elektrischen Großapparatur aufgerafft und die Schottentür zum Achterschiff geschlossen, womit er seinen Kameraden im Mittel- und Vorschiff das Leben rettete, aber seine 26 Kameraden im Achterschiff früher als nötig dem Tode des Ertrinkens preisgab.

Es muß nach den Berichten amerikanischer Zeitungen ein wahrhaft erschütterndes Bild gewesen sein, als einige Wochen später die gehobene „Squalus“ im Trockendock lenz gepumpt worden war und die Sachverständigen das Achterschiff betraten: die hier Eingeschlossenen waren bei dem Versuch ertrunken, durch die Schottentür in das Mittelschiff zu gelangen. Einzelne hatten sich mit letzter Kraft in die Türgriffe verkrallt, alle drängten sie sich an dieser Tür eng aneinander, und das Entsetzen darüber war ihnen noch ins Gesicht geschrieben, daß einer ihrer Kameraden, eben jener Elektromaat Maness, ihnen die Schottentür vor der Nase zugeschlagen hatte, um sein eigenes Leben in Sicherheit zu bringen.

Aber damit sind der Parallelen zum „Thetis“-Fall nicht genug: auch eine wissentliche Verfälschung der SOS-Rufe aus der „Squalus“ findet sich genau so hier wie dort.

Nachdem die „Squalus“ auf dem Meeresboden hart aufgeschlagen war, vergingen Stunden, bis die Admiralität an Land endlich durch das Ausbleiben der Funkmeldung über das glückliche Wiederauftauchen darauf kam, daß ein Unglück geschehen sein müsse. Um 7 Uhr 45 war die „Squalus“ für eine Stunde getaucht; erst am Nachmittag wurde ihr Schwesterschiff, die „Sculpin“, ausgeschickt, um nach einer vom U-Boot hochgelassenen Rettungsboje zu suchen. Diese Boje wurde auch prompt von der „Sculpin“ gefunden. Der Kommandant der „Sculpin“ nahm den Telephonhörer, der in der Boje einmontiert ist, und in dem Augenblick, wo er ihn abnahm,

wurde unten im U-Boot eine lärmende Signalpfeife ausgelöst, die den Eingeschlossenen mitteilen sollte, daß jemand oben den Hörer abgenommen habe und sprechbereit sei.

Es vergingen endlos scheinende Minuten. Der Kommandant der „Sculpin“ oben lag auf dem Deck seines Unterseebootes, den Telephonhörer in der Hand, und wartete. Einer seiner Männer hielt ihn an den Füßen fest, denn am Nachmittag war das Wetter umgeschlagen, und ein ständig heftiger werdender Wind hatte sich aufgemacht.

Die unten hatten das Licht im Boot verlöscht und hatten sich hingelegt, um möglichst wenig Luft zum Atmen zu verbrauchen. Als nun plötzlich die Signalpfeife des Telephons losging, da brauchte der Ingenieuroffizier geraume Zeit, um in die Nachbarabteilung zu gelangen, wo das Telephon angebracht war. Inzwischen hatte das Telephon, das anscheinend nicht von der besten Konstruktion war, bereits Schaden genommen, und als sich unten der Ingenieuroffizier, Leutnant z. S. Nichols, meldete, da war die Verständigung bereits schwierig. Dennoch entwickelte sich folgendes Gespräch, das noch am selben Tage in allen Zeitungen erschien:

„Hallo, Squalus! What’s the matter with you? Hier ist die Sculpin.“

„Hier Leutnant Nichols. Beim Tauchen ging etwas schief. Die großen Abschlußventile der Diesel-Zuluftschächte waren von den elektrischen Befehlsbestätigungslämpchen als dicht gemeldet, während sie in Wirklichkeit noch offen gewesen sind. Das Achterschiff ist voller Wasser. Wir können aus eigener Kraft nicht mehr hoch. Wir liegen 240 Fuß tief. (Das sind 73,15 Meter.) Bug im Kurs 150. Der Kapitän kommt...“

„Hier Leutnant Naquin. Wir wollen nur äußerstenfalls, wenn die Luft nicht mehr ausreicht, mit den ‚Momsen-Lungen’ (den Tauchrettern) nach oben gehen, weil wir hier zu tief liegen und der Wasserdruck für Menschen zu groß ist. Holt Taucher, schließt den Luftschacht des Dieselmotors, pumpt Wasser heraus, dann kann das Boot mit eigenem Auftrieb hoch. Alles verstanden?“

„Alles verstanden. Ist die ganze Mannschaft gerettet? — — — Hallo, ich frage, ob die ganze Mannschaft gerettet ist...“

Die Verständigung war immer schwieriger geworden, ausgerechnet an dieser Stelle riß sie ganz ab, als die Antwort auf diese so wichtige Frage erfolgen sollte, die die sensationslüsterne amerikanische Öffentlichkeit natürlich am allermeisten interessierte.

Man muß sich einmal kurz vor Augen halten, was Öffentlichkeit und Presse in Amerika bedeuten: „News“ — Neuigkeiten, Nervenkitzel, Sensationen — die Zeitung, die dieses Bedürfnis am schnellsten befriedigt, die um eine halbe, eine Viertelstunde ihrer Konkurrenz mit einem gewaltigen Knalleffekt zuvorkommt, mit einem prächtigen Doppelmord oder einem Unglücksfall, bei dem recht viele Menschen ums Leben kamen,... die Zeitung wird in Millionenexemplaren gekauft. Sie macht das Geschäft, und nur mit dem Motiv „Geschäft, Geldverdienen“ kann es erklärt werden, daß sich beim Untergang der „Squalus“ nun jener Skandal ereignete, der so lebhaft an den Fall der „Thetis“ erinnert und der jedem Marineoffizier die Haare zu Berge stehen läßt.

Der Kommandant der „Sculpin“ entschloß sich nämlich, seine Position hier, 73 Meter über der Unfallstelle der „Squalus“, nutzbringend auszuwerten, eine Idee, auf die ihn Mr. Crockett von Associated Press brachte.

Mr. Crockett befand sich mit Hunderten von Vertretern anderer Nachrichtenagenturen und Zeitungskonzerne auf der Werft in Plymouth, und sie alle warteten auf die begehrte Ware, die Dollars bringt: „News“, Neuigkeiten. Handelte es sich beim Untergang der „Squalus“ um eine wirkliche Sensation, die man riesengroß herausbringen konnte, oder nur um einen kleineren Zwischenfall? Lag ein wirkliches Unglück vor oder nur eine technische Störung, lohnte es sich oder lohnte es sich nicht? — Mit einem Wort: Sind Menschen ums Leben gekommen, ja oder nein? — darauf allein kam es an.

Nun, Mr. Crockett von Associated Press war nicht damit zufrieden, am Strande auf und ab zu laufen und wie all seine Kollegen von der Presse auf Nachrichten zu warten, sondern er mietete trotz des schweren Seeganges einen Fischkutter und fuhr heimlich und unbemerkt zur Unfallstelle. Dort gab es eine kurze Verhandlung, und nun nahm der Kommandant der

„Sculpin“ auf einem neuen Wege die Verbindung mit den Eingeschlossenen wieder auf: durch den Oscillator, das Unterwasserhorchgerät, das eigentlich dazu bestimmt ist, Schraubengeräusche anderer Schiffe abzuhören, hier aber dazu verwendet werden konnte, die Morseklopfzeichen der Eingeschlossenen aufzufangen.

Die Besatzung der „Squalus“ war auf denselben Gedanken gekommen und morste unaufhörlich technische Anregungen, Meldungen über das Befinden der Besatzung, die furchtbar unter der Kälte in dieser Tiefe zu leiden hatte (denn die elektrische Heizanlage funktionierte ebensowenig: wie die sonstige elektrische Großapparatur), und dann kam die mit höchster Spannung erwartete, allerwichtigste Meldung, die Mr. Crockett in einen Freudentaumel versetzte:

„26 Tote im Achterschiff eingeschlossen.“

Eine Minute nach dem Empfang dieses Morsetelegramms im Oscillator machte der Berichterstatter der Associated Press seinen Fischkutter von der „Sculpin“ los und fuhr mit der alleräußersten Kraft, die die kleine Maschine nur hergeben wollte, an Land zurück. Der Kommandant der „Sculpin“ hatte versprochen, die Morsetelegramme, die er im Oscillator aufgefangen hatte, geheimzuhalten, insbesondere auch der Admiralität nichts davon zu melden, damit die Associated Press erst einmal Zeit hätte, die Sensation voll und ganz auszuschlachten; jetzt war jede Minute kostbar. Mr. Crockett stellte sich bereits das Gesicht seines Generaldirektors vor, wenn sein Konzern als einziger vor all den vielen anderen diese Morsetelegramme und die ungeheuer wertvollen Einzelheiten vom Meeresgrunde brachte.

Im Geiste sah er bereits die fetten Schlagzeilen auf den „front pages“:

> *„26 Tote an Bord der ‚Squalus‘ — Die Überlebenden telegraphieren in einem privaten, nur für Mr. Crockett bestimmten Morsetelegramm, daß auch sie zu erfrieren fürchten.“*

Er achtete in seiner fieberhaften Aufregung und Hast nicht auf eine Harpune, die auf dem Boden des Fischkutters lag, rutschte aus und verletzte seine Hand derart schwer, daß nur noch ein „blutiger Fleischklumpen“ übrig blieb. Dennoch schleppte er sich mit äußerster Willensanstrengung zu dem Gebäude der Admiralität, wo für die zahllosen Pressevertreter zu ebener Erde ein Telephonzimmer mit Hunderten von Steckanschlüssen inzwischen in aller Eile vorbereitet war. Er wagte es nicht, mit seiner fürchterlich blutenden Hand diesen Raum zu betreten, da er sonst sofort der Mittelpunkt der allgemeinen Aufmerksamkeit geworden wäre. Vielmehr schickte er einen Kollegen in das Telephonzimmer hinein, der sich auf das Fensterbrett setzte, harmlos vor sich hinpfeifend die Beine herunterbaumeln ließ und dabei heimlich einen Telephonapparat nach draußen in den Garten hinausreichte, wo Mr. Crockett, vor Schmerzen stöhnend, unter das Fensterbrett geduckt, Aufstellung genommen hatte.

Von hier aus gab er seinen Bericht mit den Morsetelegrammen an die „Associated Press“ durch, Telegramme, die die „Associated Press“ bereits ein Vermögen gekostet hatten — aber es sollte sich rentieren:

> *„26 Tote! — unser Mr. Crockett, der erfolgreichste Presseberichterstatter der Welt, in privater Verbindung mit den Erfrierenden.“*
>
> *„Der selbst schwerverletzte Mr. Crockett — der in die Geschichte des Journalismus eingehen wird unter dem Ehrennamen ‚Mr. Crockett mit der blutigen Hand’ — ruft, kurz bevor er von rasenden Schmerzen ohnmächtig wird, den Erfrierenden zu:*
>
> *‚Ihr dort unten — ebenso wie ich Opfer des Berufs —, lebt wohl! Die Welt wird wahres Heldentum zu schätzen wissen. Lebt wohl — und wenn es sein muß, für immer. Wir werden uns droben wiedersehen.’ “*

Mr. Crockett kannte die Besatzung der „Squalus“ bisher noch nicht, so daß eigentlich von „Wiedersehen“ nicht recht die Rede sein konnte, aber sein echt amerikanischer Sensationsbericht

— ein Cocktail aus Rührseligkeit, Heldenmut und Frömmelei — hatte ein Plus: er stellte dem Leser, dem es dabei kalt über den Rücken herunterlief, weitere Tote in Aussicht: Erfrierende.

Während dieser Privatgeschäfte mit den Morsetelegrammen liefen die verantwortlichen Herren der Admiralität aufgeregt in ihren Dienstzimmern auf und ab und fragten sich verzweifelt, warum es der „Sculpin" angeblich nicht gelang, durch den Oscillator mit der „Squalus" in Verbindung zu treten. Auf wiederholte Anfragen der Admiralität antwortete der Kommandant der „Sculpin" immer wieder, daß eine „störungsfreie Verständigung durch Morsezeichen nicht möglich sei".

Es wäre so unendlich wichtig gewesen, Näheres von der „Squalus" zu hören, z. B. welches Rettungsgerät gebraucht wurde, damit man es durch Sonderflugzeug aus New York kommen lassen konnte — aber wenn die „Sculpin" eben beim besten Willen keine Verständigung durch Morsezeichen aufnehmen konnte, dann war nichts zu machen...

So kam es, daß die Admiralität durch die wahrhaft haarsträubende Tatsache überrascht wurde, daß die Presse durch Associated Press bei weitem besser orientiert war als die Admiralität. Der Admiral sagte später vor dem Seegericht aus, daß er erst aus den Zeitungen zum erstenmal vom Tod der 26 Seeleute sowie davon Kenntnis bekommen habe, daß eine einwandfreie Verständigung über den Oscillator doch möglich gewesen sei. Der unwahren Behauptung des Kommandanten der „Sculpin", eine Verständigung sei nicht möglich, habe er geglaubt, da bei der erheblichen Tiefe von 73 Meter die theoretische Möglichkeit bestanden habe, daß durch verschiedene Wasserströmungen die einzelnen Morsezeichen verwischt würden. Auch konnte es ja sein, daß infolge der Schwächung und der Kälte die Eingeschlossenen an Bord der „Squalus" nicht mehr ganz zuverlässig ihre Morsezeichen geklopft hatten. Als er dann aber die Extrablätter bekommen hätte, da habe er erkannt, daß er hintergangen worden sei.

Inzwischen war der Kommandant der „Sculpin", dessen Fähigkeiten ja offenbar mehr kaufmännischer als soldatischer Art waren, aus der Marine ausgeschieden und hatte sich auf

Grund eines nun ja vorhandenen Betriebskapitals als selbständiger Kaufmann etabliert, so daß er der disziplinarischen Ahndung seines verantwortungslosen Verhaltens enthoben war — — —.

An der Unfallstelle der „Squalus“ war der Schlepper „Falcon“ eingetroffen, der eine sogenannte Taucherglocke an Bord hatte, eine Neukonstruktion von 18000 Pfund Gewicht (etwa 8165 kg) und 93 Zoll äußerem Durchmesser (etwa 2,36 m), in der 10 bis 12 Mann mit angezogenen Knien sitzen konnten. Der Innenraum war 6 Fuß breit und 10 Fuß hoch (also 1,83 mal 3,05 m), Angaben, die die Kameraden von der Marine interessieren mögen. In der Taucherglocke war ein starker Luftschlauch aufgerollt, der sich abwickelte, wenn die Glocke zum Meeresboden heruntergelassen wurde, wobei der Antrieb pneumatisch erfolgte.

Es wurde nun durch den berühmtesten Taucher Amerikas, den Veteranen seines Berufs, Martin C. Sibitzky, zunächst auf dem Deck der „Squalus“ ein Drahtseil befestigt, das senkrecht von dem Schlepper „Falcon“ herunterführte und durch vier oder fünf gewaltige Stahlösen lief, die auf der Taucherglocke außen untereinander angebracht waren. An diesem Drahtseil nun lief die Taucherglocke wie ein Fahrstuhl die 73 Meter hinunter, saugte sich durch einen starken Gummiring auf dem Deck der „Squalus“ fest und nahm zunächst sieben Mann der Eingeschlossenen auf.

Hierbei ereignete sich ein Vorfall, der auch beim Untergang der „Thetis“ die gleiche Empörung auslöste: während aus der „Thetis“ Captain Oram sich als erster rettete, tat im Falle der „Squalus“ der Ingenieuroffizier Nichols das gleiche, obwohl es Pflicht eines Ingenieuroffiziers auf einem U-Boot ist, bis zu allerletzt an Bord zu bleiben, weil mit einem so komplizierten Schiff, wie es ein Unterseeboot nun einmal ist, ja in letzter Minute noch irgend etwas geschehen kann, was die Anwesenheit eines Ingenieurs erforderlich macht. Dennoch flüchtete Nichols, genau so, wie Oram es ein paar Tage später beim Untergang der „Thetis“ tat, als erster. Viermal wurde die Taucherglocke zum Deck der „Squalus“ heruntergelassen. Als sie zum vierten Male hochgezogen wurde, nunmehr mit den

letzten Überlebenden, war das Wetter inzwischen derart stürmisch geworden, daß sie plötzlich in einer Tiefe von 150 Fuß festsaß (45,27 m). Es war inzwischen 20.51 Uhr geworden. Die Taucher wurden beauftragt, vom Deck der „Squalus“, wo sie zu fünf Mann Dienst getan und die Taucherglocke über dem Luk festgemacht hatten, bis zur Glocke heraufzukommen und sie wieder flottzumachen.

Um 21 Uhr 10 meldete ein Taucher: „Unser Lichtkabel ist gerissen, zieht uns hoch.“ Neue Taucher gingen hinunter zur Glocke. Es herrschte nun schon Windstärke 9. Um 22 Uhr 20 erfolgte die Meldung:

„Ich bin an die Glocke angeschlagen. Meine Leinen haben sich in das Drahtseil der Glocke verwickelt.“

Darauf erfolgte der Befehl des Admirals, der inzwischen mit zahlreichen Kriegsschiffen an der Unfallstelle eingetroffen war:

„Machen Sie Ihre Leinen und das Drahtseil wieder frei.“

Und hierauf die respektlose Antwort: „Auf die Idee bin ich schon allein gekommen. Ich hänge aber hilflos fest. Hilfe.“

Der Sturm wurde immer heftiger. Um 23 Uhr mußte der Befehl gegeben werden, das Drahtseil zu kappen, allerdings nicht oben, wohl aber unten auf dem Deck der „Squalus“. Mit diesem Entschluß war eine große Gefahr für die Männer in der Taucherglocke verbunden, denn ohne dieses Drahtseil hatte die Glocke keine Führung mehr und schwankte bei dem ungeheuren Seegang wild hin und her. Sie konnte beim Hochziehen unter den Schlepper „Falcon“ geraten oder gegen die Bordwand des Dampfers geschmettert werden. Außen auf der Glocke klebte außerdem hilflos der Taucher, der beim Anschlagen gegen die Bordwand zerquetscht werden würde.

Um 23 Uhr 30 war der neu eingesetzte Taucher mit dem schweren Schneidegerät unten auf dem Deck der „Squalus“ angekommen. Um 23 Uhr 45 meldete er, daß er pausieren müsse, es sei unendlich schwer, das Drahtseil durchzuschneiden.

Man muß sich einmal in die Lage der nunmehr in der Glocke Eingeschlossenen versetzen: Als sie vor drei Stunden die Taucherglocke bestiegen, glaubten sie sich geborgen, und nun befanden sie sich immer noch in höchster Gefahr. Oben

herrschten stockdunkle Nacht und ein orkanartiger Sturm — die Hoffnung, daß sie noch gerettet werden könnten, wurde immer geringer.

Plötzlich, um 24 Uhr, merkten sie alle einen heftigen Ruck in der Glocke. Das Drahtseil war durchschnitten, und gleich darauf zeigte der Druckmesser an, daß die Glocke höher und höher gezogen wurde: 140 Fuß — — 120 Fuß — — 100 Fuß — —. Die Schwankungen nahmen immer mehr zu, und jetzt erst bekamen die Eingeschlossenen einen Begriff von dem Sturm, der oben herrschte, und von der Gefahr, die ihnen bevorstand, sobald die Glocke die Wasseroberfläche erreichen würde. 80 Fuß — — 40 — — 30 — — 20 — — da, es gelang. An einem von der „Falcon" weit ausgeschwenkten Baum wurde die Glocke aus dem Wasser gehoben, und die Geretteten kletterten einer nach dem anderen wohlbehalten heraus. Es war 24 Uhr 38 Minuten.

Sie wurden zunächst einmal mit einem heißen Kaffee empfangen, und dann kam der große Moment, da sie dem Admiral gegenübertreten sollten. Die gesamte amerikanische Presse war versammelt, die Wochenschauen hatten ihre Kameramänner entsandt, die aufnahmebereit im Hintergrund warteten, Blitzlicht flammte auf, und der Admiral stand in würdevoller Haltung vor seinen Offizieren, als ihm der erste der Matrosen, ein reichlich wohlgenährter, fast schon dicker Mann vorgeführt wurde.

Man darf bei der nun folgenden Szene nicht vergessen, daß diese Leute eine schwere Nervenbelastung hinter sich hatten. Dieser Matrose — so hieß es später in den Zeitungen — hatte während der $3^1/_2$ Stunden in der Taucherglocke das Gelübde abgelegt, aus der amerikanischen Marine auszuscheiden, falls es ihm noch einmal vergönnt sein sollte, aus diesem hin und her schwankenden Sarg, der ihrer aller Tod einzuläuten schien, lebend herauszukommen.

Als nun der Admiral die Frage an diesen Matrosen richtete: „Nun, mein Sohn, was haben Sie uns zu sagen?", da erfolgte nicht das erwartete „Hurra" auf die amerikanische Marine oder auf die Vereinigten Staaten von Amerika und ihren Präsidenten,

sondern der Matrose sagte, während er seine soeben geleerte Kaffeetasse noch in der Hand hielt:

„Wenn Ihr vom Unterseebootsbau schon nichts versteht, so könnt Ihr doch wenigstens einen großartigen Kaffee kochen.“ — Ein Satz, der in ganz Amerika unbändige Heiterkeit auslöste.

Soweit der Fall der „Squalus“ und seine Parallelen zum Untergang der „Thetis“.

Vor dem Untersuchungsausschuß, dem „Tribunal of Enquiry into the loss of H. M. S. ‚Thetis’, gab es noch eine ganz große Überraschung, als der „sachverständige Zeuge“ Captain Oram aufgerufen wurde. Seine Aussage war nämlich eine vollendete Verteidigungsrede zugunsten der Werft, während alle anderen Angehörigen der Marine sonst mit größter Schärfe gegen „Das Meer von Wirrwarr“ (the sea of trouble) bei der Werft Stellung genommen und deren gewissenlosen Grundsatz, „billig und schnell“ zu bauen, aufs schärfste verurteilt hatten. Captain Oram tat das Gegenteil: er fand für jedes technische Versagen Entschuldigungsworte, aber ebensowenig gab er zu, daß von der Admiralität Fehler begangen worden seien; nein — alle Beteiligten waren Unschuldslämmer, waren pflichteifrige Werftbeamte, die reinen Engel und wahre Helden.

Man faßte sich an den Kopf, wie diese Aussage nur möglich war. Die Pressevertreter hatten erwartet, daß gerade Captain Oram aufs heftigste die Werft anklagen werde, verbittert darüber, daß er strafweise vom Dienst sofort suspendiert worden war, weil er trotz der Panik unter der Besatzung an Bord der „Thetis“ als Erster sich selbst gerettet hatte. Es wäre doch nur verständlich gewesen, wenn seine ganze Aussage jetzt eine Verteidigung für sich selbst und eine schwere Anklage gegen die Werft bedeutet hätte — aber nichts von alle dem; auch die Panik an Bord wurde in seiner Aussage plötzlich bagatellisiert, obgleich andere Zeugen sie eindeutig genug geschildert hatten. Was war hier geschehen?

Des Rätsels Lösung war einfach genug: die Werft Cammell-Laird hatte sich gesagt, daß Captain Oram, wenn man ihn strafweise aus der Flotte hinauswarf, natürlich das tun würde, was für ihn dann am nächsten lag: nämlich, sich durch Zeitungsartikel von jeder Schuld reinzuwaschen und dabei

auszupacken und auszuplaudern, was er nur Ungünstiges über den Betrieb auf der Werft Cammell-Laird Ltd. und über englische Werften im allgemeinen im Laufe seiner langen Dienstzeit in Erfahrung gebracht hatte. Man hatte genug Beispiele dafür in England, daß solche, nach einem Skandal hinausgeworfenen hohen Offiziere in die Opposition gingen und nun auf Grund ihrer Fachkenntnis einen leidenschaftlichen, verbitterten Feldzug gegen die Zustände in der Armee oder in der Flotte führten. Solche sachverständigen Kritiker waren gefürchtet, um so mehr gefürchtet, als es zahllose Dinge gab, die nie ans Licht gezerrt werden durften. Da es wichtig war, solche Kritiker mundtot zu machen, hatte die Werft sich dafür eingesetzt, daß das Strafverfahren gegen Captain Oram niedergeschlagen und seine strafweise Suspendierung sofort wieder aufgehoben wurde. Er war neuerdings wieder in Amt und Würden. — Daher seine günstige Aussage.

EIN NACHWORT

Es ist von höchstem Interesse, zu erfahren, wie sich denn nun eigentlich dieser „Thetis"-Typ im jetzigen Kriege bewährt hat, nachdem die hier geschilderte Katastrophe ja wohl eindeutig bewiesen hat, daß die „Thetis" vom Bug bis zum Heck eine Fehlkonstruktion war.

. Die „Thetis" und ihre Schwesterschiffe wurden nicht nur bei Cammell-Laird, sondern in Lizenz auch bei anderen Werften gebaut, so bei Scotts, St. W. Chatham und bei Vickers-Armstrong.

Von dieser Klasse der Riesen-Unterseeboote sind bisher folgende Boote versenkt worden oder sonst verlorengegangen:

1. „Tetrarch"
2. „Taku"
3. „Tarpon"
4. „Thistle"
5. „Triad"
6. „Triumph"
7. „Trident"
8. „Triton"
9. „Tempest"
10. „Thorn"
11. „Talisman"

Bei dieser Verlustliste halte ich mich — wie überhaupt in dem ganzen vorangegangenen Bericht — ausschließlich an englische Quellen; bei der Verlustliste also an die Angaben der Admiralität, die unter der bei der Katastrophe der „Thetis" zum erstenmal angewandten Formel „Die Admiralität bedauert mitteilen zu müssen" diese elf Riesen-Unterseeboote der „Thetis"-Klasse als verloren gemeldet hat.

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Die Katastrophe der „Thetis" war dieser Schatten, der dem Verlust von vorläufig elf Booten vorausging. Dabei wissen wir, daß die Engländer stets nur einen Bruchteil ihrer wirklichen Verluste einzugestehen pflegen.

Es mag auch noch erwähnt werden, daß ein „edler" Wettstreit hinsichtlich der Frage entstand, wer für die Witwen- und Waisenpensionen aufzukommen habe.

Die Admiralität nämlich erklärte, daß die „Thetis" ja noch gar nicht formell abgenommen wäre und noch der Werft gehörte.

Die Katastrophe sei eine Folge der Fehlkonstruktion sowie der Unordnung bei der Werft gewesen, während die Werft sich auf den Rechtsstandpunkt stellte, daß die „Thetis“ während des Unfalles bereits unter dem Kommando von Offizieren der Admiralität gestanden, und daß deren mangelhafte Ausbildung und mangelnder Mut sowie das Versagen der zur Rettung eingesetzten Kriegsschiffe der Admiralität den Tod der Eingeschlossenen verursacht hätten. Die amtliche Kommission gab beiden streitenden Parteien recht, ohne damit den Witwen und Waisen geholfen zu haben.

Die „Thetis“ ist nach der Hebung unter dem neuen Namen „Thunderbolt“ (zu deutsch „Donnerkeil“; wieder in Dienst gestellt worden, und die englische Presse vom 4. Januar 1941 wußte eine stolze Siegesmeldung zu bringen:

Der „Donnerkeil“ hatte im Mittelmeer ein italienisches U-Boot gesichtet und hatte auch in Richtung auf dieses U-Boot geschossen. Das italienische U-Boot war wohl auch getroffen worden — ob es allerdings versenkt worden war, das hatte niemand gesehen.

Nun schrieb die „Daily Mail“ vom 4. Januar 1941 hierzu: Zwar sei es Grundsatz in der englischen Flotte, ein feindliches Schiff nur dann als versenkt anzuerkennen, wenn Zeugen den Untergang gesehen hätten. Obwohl nun hier die Zeugen fehlten, wolle die Admiralität dennoch eine Ausnahme machen und dem neuen Kommandanten, Leutnant Cecil Bernard Crouch, dies italienische U-Boot als versenkt anrechnen.

Der Gedanke war: Es ist für die stets abergläubischen englischen Seeleute ohnehin schon entmutigend, auf einem solchen Unglücksboot, wie es die „Thetis-Thunderbolt“ nun mal ist, Dienst tun zu müssen, daß wir ihre Besatzung ausnahmsweise ermutigen wollen, indem wir ihr den „Sieg“ anrechnen.

Über diese „Siegesmeldung“ geriet die englische Presse in einen Freudentaumel. Die „Daily Mail“ entsandte einen Sonder-Berichterstatter nach Deal in der Grafschaft Kent, wo die Eltern des „Seehelden“ Crouch wohnen, mit denen ein Interview veranstaltet wurde. Es ergab eine genaue Beschreibung der glücklich lächelnden Eltern und all der Nichtigkeiten, die sie

gesagt hatten; dann folgte ein Lebenslauf des jungen Kommandanten; die staunende Welt erfuhr, daß er heute 31 Jahre alt sei, einen 18 Monate alten Sohn habe, und daß seine Frau und sein Sohn zur Zeit in Schottland sich von den ständigen Fliegeralarmen in Kent erholen müßten.

Da kann man nur sagen: „Donnerkeil!“

So viel Aufwand um ein einziges U-Boot, das — vielleicht — versenkt worden ist! Wie arm müssen doch diese Engländer an Siegesmeldungen sein, wenn sie eine solche Meldung so aufbauschten. —

Während dieses Buch in Druck gegeben wurde, kam eine neue Meldung: „Die Admiralität bedauert, mitteilen zu müssen, daß nun auch die ‚Thetis-Thunderbolt’ zum zweitenmal und nun endgültig untergegangen ist.“

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Die Katastrophe der „Thetis“, der die führenden Männer des englischen U-Boot-Baues zum Opfer fielen, ist — um mit den Worten des Vorsitzenden der amtlichen Untersuchungskommission zu sprechen — verursacht worden „durch ein Meer von Wirrwarr“ (a sea of trouble).

Genau so wie die „Thetis“ wird England untergehen durch das Verschulden seines „Admirals Wirrwarr“, durch Unordnung, Untüchtigkeit, Gewissenlosigkeit und durch das Versagen (the failure) all derer, die berufen sind, die Verantwortung zu tragen.

WEITERE

IM FRANZ MÜLLER VERLAG

ERSCHIENENE

EMPFEHLENSWERTE BÜCHER

POLITIK UND ZEITGESCHEHEN

R. Krawtschenko: „ICH WAR STALINS GEFANGENER“
Tatsachenbericht eines Ingenieur-Offiziers in der Sowjetunion
112 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Schutzumschlag RM 2.80

Wollgang Mund. „DIE GPU.“ *Angriff auf das Abendland*
204 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 3.50

Martin Pase: STALIN IM BLITZLICHT DER PRESSE UND KARIKATUR“
160 Seiten, kartoniert, mit mehrfarbigem Schutzumschlag RM 2.20

Heinz Halter: „DER POLYP VON NEW YORK“
Die Geschichte Tammany Halls
216 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 4.80

Selbständigkeitsbund Finnlands: „FINNLAND VON KRIEG ZU KRIEG“
Finnlands Kampf gegen den Bolschewismus
112 Seiten, 48 Seiten Bilder, geb., mit mehrfarbigem Umschlag
RM 4.20

Leo Moenke: „FLUCHT DURCH DIE TUNDRA“ *Ein Tatsachenbericht aus der Sowjetunion*
306 Seiten, gebunden mit mehrfarbigem Umschlag RM 4.80

Hans-Joachim v. Winterfeld: „FINNLAND ZWISCHEN ZARENKRONE UND SOWJETSTERN“
Ein Tatsachenbericht über Finnlands Freiheitskämpfe
116 Seiten Text, 8 Seiten Bildanhang, kartoniert, mit mehrfarbigem Umschlag RM 2.50

Friedrich Elarth: „IM ÜBERFLUSS VERHUNGERT“
Menschen und Schicksale in USA.
272 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 4.80

Friedrich Elarth: „USA, OHNE SCHAM“
Zeitbilder aus den Vereinigten Staaten
212 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 4.S9

Dr Christoph Freiherr v. Imhoff:
„DIE EINSCHMELZUNG GROSSBRITANNIENS“
276 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 5.50

Helmut Mehringer: „DIE ARMEE OHNE BANNER“
Grundlagen und Ziele der amerikanischen Außenpolitik
152 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 3.80

Abu Raad: „BLUT UND ÖL“ *Englands Verrat am Irak,*
204 Seiten, mit vielen Bildern, gebunden,
mit mehrfarbigem Umschlag RM 4.50

Hans Jahn: „DER STEPPENSTURM“
Der jüdisch-bolschewistische Imperialismus
392 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 6.80

Kurt G. Seil: „WORÜBER MAN IN AMERIKA SPRICHT“
320 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 6.—

Dr. Hans Steen: „DIE ROTHSCHILDS IN PARIS“
Dargestellt nach zeitgenössischen Dokumenten
176 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 3.50

MILITÄRISCH KULTURHISTORISCH ES SCHRIFTTUM

Harn Wamper: „LUFTWAFFE NORDWÄRTS“
Herausgegeben im Auftrage des OKW. Kampfflieger, Lufttransporter, Gebirgs- und Fallschirmjäger in Norwegen
116 Seiten Text, 40 Seiten Bilder, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 4.50

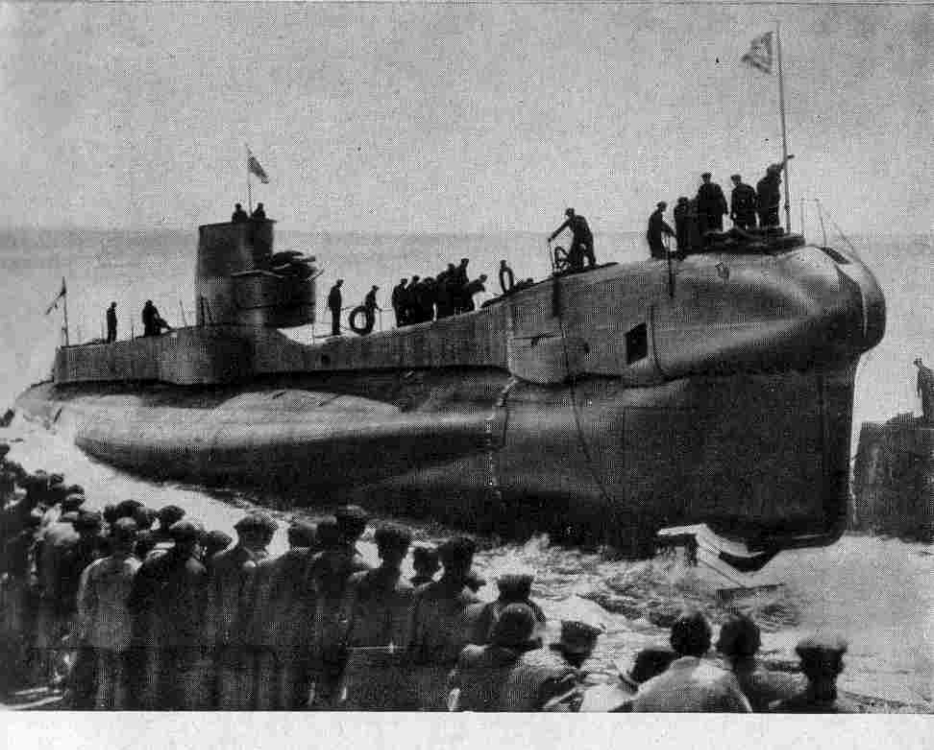
Dr Hans Steen: „HELDEN UNTER DEM SONNENBANNER“
Von Hawai bis Singapur, Tatsachenbericht, zusammengestellt als Schilderungen japanischer Soldaten in Zusammenarbeit mit dem Militärbüro der Kaiserlich Japanischen Botschaft in Berlin
152 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 3.50

Wolfgang Wolfram v. Wolmar: „PRAG UND DAS REICH“
600 Jahre Kampf deutscher Studenten
616 Seiten, 20 Bildeinlagen, Vierfarbendrucke und Urkunden, 80 Seiten Bilderanhang, gebunden, mit mehrfarbigem Schutzumschlag RM 27.50

Alexander v. Thayer: „DIE FAMILIE DER 100 MILLIONEN“
Japan gestern und heute
196 Seiten, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 4.20

Yrjö v. Grönhagen: „KARELIEN“ *Pinnlands Bollwerk gegen den Osten*
64 Seiten Text und 32 Seiten Bilder, gebunden, mit mehrfarbigem Umschlag RM 3.50

Prof. Leiviska: „FINNLAND IN DER WELT“
Ein kulturhistorisches Werk über die Entwicklung Finnlands
180 Seiten Text mit 36 Bildern und Karten} gebunden, mehrfarbiger Umschlag RM 4.80



Das U-Boot „Thetis" bei seinem Stapellauf in Birkenhead

Sir John Anderson, der damalige englische Verteidigungsminister, verbot die Weitergabe des SOS-Rufes der „Thetis"

Rettungsboote sind am Werk über jener Stelle, wo das U-Boot untergegangen ist



Ansicht der Rettungsarbeiten vom Flugzeug aus, als die ersten Überlebenden an die Oberfläche kamen

Kapitän zur See Oram, der als erster die gesunkene „Thetis" verließ

Das Rettungsboot „Salvor", daneben eine schwimmende Kammer voll komprimierter Luft, die vergeblich bereitgehalten wurde



2. Juni 1939, 8 Uhr morgens:
noch lebt die Besatzung im Innern des Schiffes



Werftdirektor E. Shaw, einer der vier Überlebenden der Katastrophe

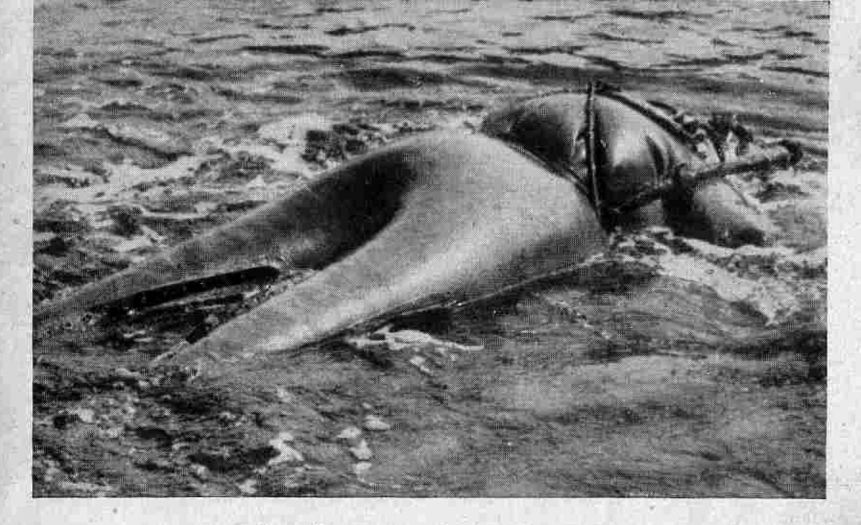
Eines der Spezialtaue, mit denen die Hebung der „Thetis“ versucht wurde

Voller Spannung warten die Menschenmassen auf Nachricht von der „Thetis"

Eine junge Mutter mit ihrem Kind, deren Mann unter den Eingeschlossenen an Bord der „Thetis" ist

Blick in den Torpedoraum eines englischen U-Bootes

Ein Tauchretter —
von den hundert an Bord befindlichen waren nur vier brauchbar



Davis-Rettungsanzug der britischen Marine

*Ein Taucher wird von einem der Bergungs-
dampfer an der Unfallstelle hinabgelassen*

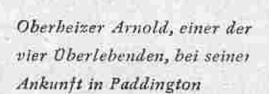
Pontons werden von Schleppern zur Unglücksstelle gebracht

Luftkompressoren und Schweißapparate werden von Liverpool herbeigeschafft



Lord Hailsham, im Juni 1939 Staatssekretär im Kriegsministerium, leugnete den Untergang der „Thetis", um einen Anleihevertrag für die Cammell-Werft zu erreichen

J. I. Crosby, ein Telegraphist an Bord des Schleppschiffes „Grebecock", das die „Thetis" begleitete, als Zeuge



Oberheizer Arnold, einer der vier Überlebenden, bei seiner Ankunft in Paddington



Boje an der Stelle, an der die gesunkene „Thetis" liegt

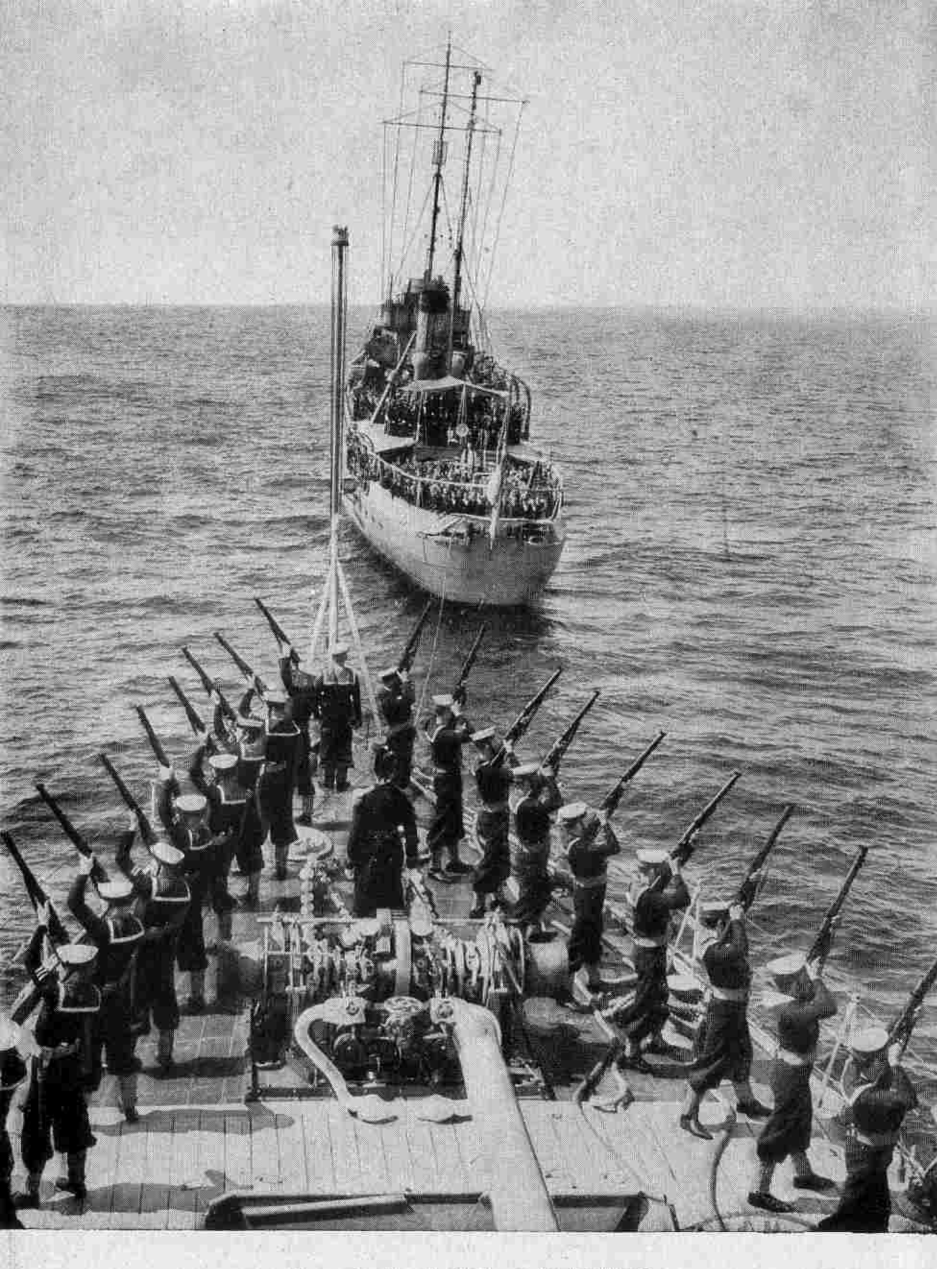


Gedenkfeier zur „Thetis"-Katastrophe: Ein Matrose trägt den Kranz der britischen Admiralität an Bord der „Hebe"

Gedenkfeier zur „Thetis"-Katastrophe: Oberheizer Arnold, einer der Überlebenden, begleitet Verwandte der Opfer an Bord der „Hebe"

Gedenkfeier zur „Thetis"-Katastrophe: Ein englisches Minen-unterseeboot mit anderen Einheiten der britischen Flotte über der Stelle der verunglückten „Thetis"

Die Trauerkränze am Kai von Liverpool, ehe diese an Bord der Kriegsschiffe gebracht werden



Ehrensalve über der Stelle, an der das Wrack der „Thetis" am Grunde des Meeres liegt

